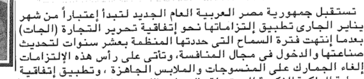

إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
2005
INTERNATIONAL
International January 2005 / Dhul Qidah 1425
إنترناشيونال يناير ٢٠٠٥ / ذو القعدة ١٤٢٥



بقلم مستشار التحرير



هل تأهلت مصر للجات

تستقبل جمهورية مصر العربية العام الجديد لتبدأ إعتباراً من شهر يناير الجارى تطبيق إلتزاماتها نحو إتفاقية تحرير التجارة (الجات) بعدما إنتهت فترة السماح التى حددتها المنظمة بعشر سنوات لتحديث صناعاتها والدخول فى مجال المنافسة، وتأتى على رأس هذه الإلتزامات إلغاء الجمارك على المنسوجات والملابس الجاهزة ، وتطبيق إتفاقية حماية الملكية الفكرية المرتبطة بالتجارة (التبريس) والتى سيكون لها أكبر الأثر على صناعة الدواء فى مصر نتيجة لعدم السماح بإستغلال براءات إختراع المستحضرات الطبية إلا بعد مرور ٢٠ عاماً على إصدارها.

كما أن تأثيرات "الجات" سيكون لها أكبر الأثر على تجارة الخدمات المصرفية والتأمينية.

إن توقيع مصر على إتفاقيات تحرير التجارة تم عام ١٩٩٤ وكان من أهم خصائصها:

* إلغاء القيود الكمية على الواردات من السلع الصناعية.
* إحلال التعريفة الجمركية محل القيود الكمية (نظام الحصص).
* ضم المنسوجات والملابس الجاهزة خلال ١٠ سنوات.
* تخفيض الدعم على المنتجات الزراعية، وإلغاء قيود الكمية عليها.

وقد حرصت جولة «أرجواى» على إدخال قطاعات جديدة إلى الإتفاقية وعلى رأسها التجارة الدولية، فى الخدمات والجوانب التجارية لحقوق الملكية الفكرية وإجراءات الإستثمار الدولى، ومن أهم الإتفاقيات التى وقعت عليها مصر إتفاق تجارة المنسوجات والملابس الجاهزة، وحصولها على إستثناء يفرض الحظر على إستيراد بعض بنود المنسوجات. ويؤكد الخبراء على أنه من المتوقع أن يدخل قطاع التجارة فى الخدمات – الذى يسهم بحوالى ٥١٪ من إجمالى الناتج القومى المحلى – منافسة قوية خلال المرحلة القادمة، كما أن هذه الإتفاقية تتيح فرصاً أمام الصادرات المصرية فى الخدمات وبالأخص الخدمات المصرفية، بجانب إتاحة الفرصة لتوريد خدمات المهنيين المصريين إلى الدول العربية الأعضاء فى الإتفاق.

ولما كانت إتفاقية حماية حقوق الملكية الفكرية المرتبطة بالتجارة «التربس» من أبرز الإتفاقيات فقد حذر الخبراء من سلبيات هذه الإتفاقية على الإقتصاد المصرى التى تتمثل فى إرتفاع تكلفة منتجات حقوق الملكية الفكرية فى قطاعات الأدوية والكيماويات الزراعية.

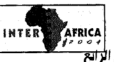
إن الحكومة المصرية منذ أن فكرت فى الإنضمام إلى الإتفاقية وهى تحاول مواجهة تحرير التجارة الخارجية، وبدأت بتخفيض الجمارك عام ١٩٩٥ إلا أن هذه التخفيضات كانت متدرجة مما دعا وزارة المالية بإصدار التعريفة الجمركية الجديدة التى أدت إلى تخفيضات كبيرة على العديد من السلع ومستلزمات الإنتاج، وبذا تكون مصر قد إلتزمت بتخفيض الجمارك قبل ميعاد تطبيقها فى يناير الجارى.

وبجانب إتفاقية تحرير «الجات» فهناك إتفاقية أخرى لتيسير التجارة العربية من المتوقع تنفيذها اعتباراً من يناير الجارى، وقد حذر خبراء الصناعة من هذه الإتفاقية لأنها تمثل تحدياً خطيراً على الصناعة المصرية لما تسببه من مشكلات يتعين التعامل معها فى حالة الإنفتاح على المنافسة القوية فى أسواق دول العالم. وتكمن خطورة عدالة المنافسة فى الدعم الذى تمنحه بعض الدول العربية لصناعاتها الوطنية فى مجالات الإنتاج الصناعى والزراعى مما يمكنها من رفع القدرات التنافسية للمنتجين فى الدول العربية ذات الإمكانيات أمام التى لا تستطيع توفير هذا الدعم وبالتالى غزو السوق المحلية المصرية بالمنتج العربى، بجانب إضعاف القدرة التنافسية.

لا احد ينكر ان الصناعة المصرية تعانى من مشكلات الإغراق بالمنتجات الرخيصة بجانب الركود الصناعى وضعف جذب الإستثمارات. ولذا كان من الضرورى الإستعداد قبل الدخول فى اى مجتمع دولى حتى ولو كان له سلبيات قد تؤثر تأثيراً خطيراً على الإقتصاد. ولابد من تكاتف الجهود بين القطاع الخاص لزيادة القدرة التنافسية وإزالة المعوقات التى تواجه تدفق الإستثمارات العالمية.

عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد





مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

غفران للنشر ذات مسئولية محدودة

Ghofran Publishing Limted

Registration No. 04874965

Camden Road .Camden Town

London NW1

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455

اسكندرية Telefax.+2-03-4275117

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : 5745850-03-2+

السويس

* ربان/أحمد بدوى

محمول:0123184320 - (2+)

* عبد الرحيم مصطفى

محمول: 0124614924- (2+)

الإسماعيلية

* محمد حسين صالح

تليفون:(346081)-(064)-(2+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* ربان ابراهيم سليم دير عطانى

تليفون وفاكس

(711999) - (43) - (963+)

السعودية – جدة

تليفون: (6369985)-(2)-(966+)

فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 -1+

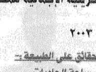
توزع فى جميع انحاء العالم



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى:-

- ★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
- ★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
- ★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
- ★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
- ★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠م٢
بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (R.T.G)(TRANS TAINE)



الميناء الجاف :

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع انحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تداول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ ، ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .





نشاط تداول البضائع :

- ★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
- ★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
- ★ يتم بالشركة تداول جميع انواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
- ★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
- ★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

Tel: 002 066 237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com



موانى البحر الأحمر

Red Sea Ports



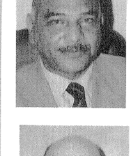
..وحيث سألنا اللواء بحرى / **محفوظ طه مرزوق** عن الهدف المباشر والحقيقى لأى تطوير..؟!



- **تحقيق إنجازات على أرض الواقع .. تؤهلها لمركز الريادة بين موانى المنطقة ...!**
- **دفع الإستثمارات .. الإدارة الإلكترونية .. التسويق الدولى .. تبادل الخبرات بين موانى المنطقة .. رفع الكفاءة والأداء من أهم ملامح المرحلة الحالية..!**
- **القيادة الجديدة .. والقاعدة العريضة تتلاحمان لإستكمال المسيرة .. والحفاظ على مكانتها لتتبوأ موقعها على خريطة الملاحة العالمية..!**

إن ما تشهده موانى البحر الأحمر من تطوير وتحديث فى الأداء فى المرحلة الحالية ما هى إلا إنجازات تتحقق على أرض الواقع لتعكس حقيقة هامة يدركها المهتمون والمتابعون فى الساحة لنظم تطوير وتشغيل الموانى على مستوى العالم بأن موانى البحر الأحمر آخذة فى النهوض لترتقى مكانة هامة تجعلها فى مصاف الموانى العالمية لتكون بحق بوابات مصر الشرقية على العالم .. مكونة سجلاً حافلاً بمراحل تطورها المختلفة يعد مرجعاً هاماً لمن يحملون شعلة التطوير والتنمية من أبناء المستقبل.

السويس





.. ومنذ تولى الربان قيادة سفينة موانى البحر الأحمر اللواء/ محفوظ طه مرزوق رئيس مجلس إدارة الهيئة قد وضع نصب عينيه أهداف أساسية رغب فى تحقيقها طوال فترة توليه المسئولية فى هذا الصرح العملاق لعل أهمها:

- الحفاظ على مدى التطوير والنجاح الذى وصلت إليه موانى الهيئة.
- أيضاً زيادة موارد الهيئة من الإيرادات والرسوم المقررة وذلك بعد تشغيل ميناء شمال السخنة والموانى التابعة الأخرى.
- ضغط الإنفاق وترشيد الإستهلاك وتخفيف العبء على كاهل الدولة.
- تشجيع القطاع الخاص والإستثمارى فى العمل بالموانى بإستخدام أسلوب Land Lord.
- تطوير الأرصفة بالموانى التابعة وكافة المرافق داخل الموانى.
- تحديث أجهزة ومعدات الهيئة لتواكب حركة التطوير العالمى فى تكنولوچيا النقل البحرى والعمل على إنشاء شبكة E.D.I بين الهيئة والأجهزة العاملة الأخرى بالموانى.
- العمل على تشجيع السياحة وزيادة اليخوت السياحية.
- العمل على فتح خطوط ملاحية جديدة.

.. وغيرها من الأهداف الإستراتيچية التى تعزز وتدعم الإقتصاد القومى وتخدم الأهداف الأساسية لموانى الهيئة.

... ولعل العرض السريع الذى أعرضه أمام سيادتكم بالأرقام والإحصائيات لهو دليل قاطع على ما وصلت إليه موانى الهيئة من تقدم وإزدهار كان له دلالته على خريطة الملاحة البحرية المصرية بصفة خاصة والملاحة العالمية بصفة عامة.

ففى ميناء السويس (بور توفيق):

يقول اللواء/ محفوظ طه مرزوق هذا الميناء يتركز نشاطه فى نقل الركاب ورحلات السياحة الدينية (الحج والعمرة) إذ بلغت حركة الركاب المترددين على الميناء خلال عام ٢٠٠٢/ ٢٠٠٣ (٧٥٠ ألف راكب) هذا إلى جانب مساهمة الميناء فى تداول البضائع من خلال سفن البضائع المتوسطة ذا بلغت حركة تداول البضائع خلال العام الماضى (٩٠٠ ألف طن) والميناء مجهز بكافة الخدمات ويوجد بالميناء ١٢ رصيفاً بأطوال (٢٢٠٠ متر) وبعمق (٩,٥ متر).

.. هذا ولتميز الميناء ولسمعته العالمية يشهد الميناء مرحلة تطوير كبرى تبدأ خلال هذا العام بتكلفة قدرها ٣٠ مليون جنيه ليصبح ميناءاً متخصصاً للركاب والسياحة .. وأن هذه المرحلة التى تستمر على مدى ثلاث سنوات تبدأ بإزالة العشوائيات داخل الميناء وإزالة المبانى القديمة وتجميع جميع الإدارات المعنية بمجمع واحد .. مع تطوير لبوابات الدخول والخروج .. مع زيادة المسطحات الخضراء داخل الميناء وزيادة عدد الصالات والساحات التى تسمح بإستقبال حقائب الركاب بشكل منظم يعكس الواجهة الحضارية للميناء.

وتشهد الفترة القادمة طفرة يخطو بها ميناء السويس ليضاهى بخدماته فى مجال السياحة بين موانى المنطقة نظراً لموقعه والمميزات التى يكتسبها فى مجال خدمة السياحة بعضه خاصة ... والركاب بصفة عامة.

ميناء الأدبية:

وعن ميناء الأدبية يقول سيادته يتركز نشاط هذا الميناء فى تداول البضائع بكافة أنواعها وتبلغ أرصفة الميناء ٩ أرصفة بأطوال ١٨٤٠ متر بعمق ١٤ متر وقد بلغت حركة البضائع المتداولة به خلال العام الماضى ٥.٣٧ ألف طن. كما بلغ حجم تداول الحاويات خلال العام الماضى ١٠٠ ألف حاوية مكافئة.

... وقد طرأ على الميناء خلال الفترة الأخيرة عدة تطورات من تطوير لبوابات الدخول والخروج ليتم العمل داخل الميناء فى يسر وإنتظام مع تقليل عدد الشاحنات المكدسة خارج الميناء وتسهيل كافة الإجراءات داخل الميناء .. كما تم نقل مجمع خدمات الصادرات والواردات إلى داخل الميناء تيسيراً على كافة المتعاملين مع الميناء.

هذا ويشهد اليوم مرحلة تطويره الكبرى أيضاً حديث تم إعداد ماستربلان شامل عن الميناء بواسطة لجنة متخصصة من أساتذة كلية الهندسة بجامعة القاهرة حيث يتم وضع التطورات لإستغلال الميناء الإستغلال الأمثل وتوزيع خدماته مما يزيد من رفع كفاءته ومنافسته كميناء متخصصة فى تداول جميع أنواع البضائع مع التوسع فى ساحات الحاويات داخل الميناء التى من المنتظر أن تشهد نمو متزايد خلال الفترة القادمة نظراً لطلب الخطوط العالمية فى التعامل مع ميناء متخصصاً يتميز بخدمات متقدمة فى هذا المجال. إضافة إلى تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية على هذا الميناء كأول ميناء تخصصى لتداول البضائع بموانى البحر الأحمر.

.. وقد تم إستقلاله وفتح الفرصة أمام المستثمرين لإنشاء أرصفة وذلك كبداية لإنتعاش حركة التداول داخل الميناء.

ميناء حوض البترول:

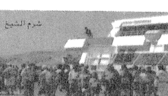
ويقول سيادته أن هذا الميناء يتركز فى خدمات ناقلات البترول ويتكون من خمسة أساكل مجهزة بخطوط لإستقبال ناقلات البترول ويوجد به رصيف بطول ١٢٠ متر وبلغت كمية الصب السائل به ١٧٨٣ ألف طن خلال العام الماضى.


الأدبية

RED SEA PORTS AUTHORITY

تنال إعجاب المراقبين

ميناء شرم الشيخ:
وعن ميناء شرم الشيخ يقول سيادته أن هذا الميناء ميناء سياحي فى المقام الأول أى أنه يتعامل مع السفن السياحية واليخوت وتم إفتتاح رصيف جديد به بطول (٦٣٠ متر) ويسمح الرصيف بإستقبال السفن السياحية الكبيرة وهذا الرصيف متدرج الأعماق يصل العمق به إلى (١٠,٨) وقد بلغ عدد السفن واليخوت السياحية المترددة



عليه خلال العام الماضى إلى (٧٨٣ يخت وسفينة سياحية) كما بلغ عدد السائحين به ٨٥ ألف سائح خلال العام الماضى.

.. هذا ويشهد الميناء أيضاً خطة تطوير شامل تتمثل فى تقديم خدمات جديدة وإنشاء رصيف جديد لليخوت بالإضافة إلى تطوير صالات الركاب بالميناء وكذلك إضافة أساليب حديثة فى الإدارة وتطبيق أسلوب Land Lord فى بعض إستخدامات الميناء ليظل الميناء متمسكاً بمكانته العالمية التى إحتلها على خريطة السياحة العالمية.

لذا لم تدخر هيئة موانى البحر الأحمر جهوداً فى مواصلة التحديث والتطوير داخل هذا الميناء الذى يعتبر واجهة مشرفة للموانى السياحية فى مصر.

ميناء الغردقة:
الذى يعد الميناء السياحى الثانى فى مصر بعد ميناء شرم الشيخ والذى يحظى بأهمية كبرى. نظراً لتشغيل خط الغردقة / ضبا وبه أرصفة بأطوال ١٦٠ متر وبعمق ٥ متر وقد بلغت حركة السفن السياحية واليخوت ١١٤٠ يخت وسفينة كما بلغ عدد الركاب ١٦٥ ألف سائح وراكب خلال العام ذاته - كما يربط الغردقة بشرم الشيخ خط بحرى بواسطة العبارات السريعة التى تقطع المسافة ما بين المينائين فى حوالى ساعة وربع تقريباً مما يسهل على السائحين سهولة وسرعة التنقل ما بين شرم والغردقة.

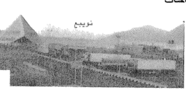
.. وعن خطة التطوير التى بدأت فعلاً ويشهدها الميناء ليسطع أكثر على خريطة السياحة العالمية ..

يقول اللواء/ محفوظ طه مرزوق .. أن الميناء بصدد إضافة مساحات جديدة إليه بهدف توسيعه وذلك بالتنسيق مع الجهات المعاونة أيضاً شهد الميناء إفتتاح صالة جديدة للسفر بالإضافة إلى إقامة مجمع للخدمات داخل الميناء .. هذا ويجرى الآن تطوير السقالة الخشبية الموجودة فى الجزء الجنوبى من الميناء لتكون رصيفاً جديداً ويعد إضافة جديدة للميناء السياحى ويخدم الزيادة المطردة على الميناء فى الوقت الراهن.

ميناء الطور:
يستخدم هذا الميناء للسفن الصغيرة والمتوسطة وقد مر الميناء بمراحل تطويرية حتى إستحدث فيه نظام Land Lord ليكون ميناءاً حديثاً فى خدماته.

ميناء نويبع:
ويقول سيادته عن ميناء نويبع بأن نشاطه أيضاً فى نقل الركاب والبضائع بواسطة سفن الدحرجة والعبارات ويملك الميناء أرصفة بطول ٦٢٠ متر بعمق ٨ متر وقد بلغت حركة الركاب خلال العام الماضى ٥٢٦ ألف راكب كما بلغت كمية البضائع المتداولة به خلال نفس العام ٣٢٤ ألف طن بضائع محملة على الشاحنات والبرادات.

وميناء نويبع يشهد صفحة جديدة من أعمال التطوير فى الفترة المقبلة حيث يتم دراسة إنشاء رصيف جديد بجانب الرصيف الحالى ليسع أكثر من عبارتين نظراً للإقبال الكبير على الميناء ونجاحه فى مواسم العمرة والحج مع إقامة عدد من الصالات والمظلات لخدمة الركاب والمسافرين براً عبر منفذ نويبع - العقبة.



وأخيراً ميناء سفاجا:
فيحظى بنصيب كبير من التطوير والإشراق فى الفترة المقبلة حيث يعد بأن يصبح ميناء المستقبل والمتنفس الصاعد لجنوب الصعيد حيث يتم الآن وضع دراسة مستفيضة بإنشاء ساحة للحاويات تساعد فى إنشاء بعض المناطق الصناعية داخل الميناء مع زيادة الكفاءة لإستقبال سفن ركاب السياحة داخل الميناء الواعد.

ميناء السخنة:
وعن ميناء السخنة المنشأ حديثاً يؤكد رئيس الهيئة أن هذا الميناء الجديد يعد إضافة حقيقية للموانى المصرية كما أنه سيحدث نقلة كبيرة لصناعة النقل البحرى بالبحر الأحمر ... وأن هذا الميناء تم بناءه على أساس متقدم جداً. أى أنه ميناء المستقبل وتصل أطوال الأرصفة به إلى ٢٠٠٠ متر بعمق يصل إلى ١٧ متر مما يسمح له بإستقبال سفن الحاويات العملاقة، والميناء مزود بأحدث معدات التداول بالإضافة إلى نظم التشغيل الحديثة بإستخدام الحواسب الآلية ونظم E.D.I.

.. ولا يستطيع أى إنسان أن يتجاهل

السخنة

ويقلل من أهمية هذا الميناء الذى يعد واجهة مشرفة للموانى البحرية فى مصر.

.. وبالرغم من تفوقه فى التقنية الفنية التى أصبحت نموذجاً تحتذى به الموانى المصرية الأخرى فى التطوير والإزدهار .. نجد فوائد أخرى لهذا الميناء تتمثل فى العوائد التى تعود على الدولة فى عملية التصدير والإستيراد.

وأيضاً عوائد أخرى تعم على الدولة من أنشطة الجمارك والضرائب والمجتمع الجديد المنشأ حول الميناء والذى يقوم بخدمة الميناء بالإضافة إلى توفير فرص عمل كثيرة .. إذن فهى أنشطة إقتصادية وإجتماعية تعود على الدولة ككل.

موانى الهيئة ... وإثبات قدرتها على المنافسة

* أجاب الخبير وبعين الرجل الواعى المتفهم لأبعاد أى تطوير أن هذا مرجعه إيماننا الحقيقى بأن هدف أى تطوير الوصول للأفضل..! وأن موانى البحر الأحمر قادرة على التحدى والتطوير والتحديث ومواكبة ظروف العصر إذا ما توصلنا إلى تحديد هدف إستراتيجى لموانى الهيئة يتم تنفيذه من خلال سياسات تم التصديق عليها من السيد الدكتور وزير النقل وتعتمد على عدة معايير لعل مقدمتها تشجيع القطاع الخاص، وجذب الإستثمارات وإيجاد مناخ مناسب لها داخل الموانى من خلال السعى والتسويق الدولى وتفعيله على مستوى دولى، وتبادل الخبرات بين موانى المنطقة كما يؤدى إلى التآخى بين موانينا والموانى الأخرى بما يعود بالإستثمارات، وإستضافة الأنشطة التجارية والخدمية .. وإجتذاب خطوط ملاحية جديدة، وزيادة حركة التجارة العابرة من خلال موانى البحر الأحمر... وذلك من خلال رفع كفاءة الأداء وزيادة الأمن والسلامة للحركة الملاحية، وإدخال الأساليب الحديثة «الإدارة الإلكترونية» .. وتنفيذ الإتفاقيات الدولية .. هذا ويسترسل اللواء / محفوظ حديثه الأول والهام عما حدث وما يحدث خلال المرحلة القادمة بموانى الهيئة فيؤكد أن سعينا وإهتمامنا الأول فى المرحلة القادمة تعتمد على تمويل المشروعات المستخدمة داخل الموانى من خلال إيرادات الهيئة دون تحميل الدولة أية أعباء مالية من خلال تشغيل كافة الساحات والأرصفة والمعدات .. حيث يتم الآن تشغيل ٤٪ من الأرصفة فقط وإستخدام أسلوب أحدث لتشغيل الأرصفة والمعدات والقاطرات لإستغلالها فى زيادة موارد الهيئة ... بجانب تنفيذ الدراسة التى أعدت لتفعيل ورفع كفاءة الأداء للأرصفة والمعدات للوصول إلى معدلات تداول عالمية، وتقليل تكلفة الطن للوصول إلى ١,٧ دولار للطن للدخول فى منافسة إيجابية مع باقى موانى المنطقة والتى تصل فيها التكلفة إلى ١,٨ - ٢,٢ دولار للطن.

... وينهى اللواء/ محفوظ طه حديثه الأول والممتد حول رؤيته المستقبلية لتطوير موانى الهيئة والحفاظ على مكانتها مؤكداً أن مصر تحت قيادة الرئيس/ حسنى مبارك قادرة على دفع حركة التنمية والإستثمار وأن الرئيس/ مبارك له الفضل الأول والأخير فى تشجيع ودعم ومساندة القطاع البحرى وهيئة موانى البحر الأحمر.

... بل وتحسب له بإستمرار متابعته لكل المتطلبات والظروف التى تتواجد فيها موانى البحر الأحمر.

.. وأن هذا الأمر يتم وفقاً لرؤية ومخطط وزير النقل الدكتور المهندس/ عصام شرف الذى يتابع كل نجاح وكل خطوة مؤيداً وداعماً ومسانداً مما يجعله السند الأكبر والأهم فى كل بنيان من بنى التطوير والتحديث فى مصر.

.. فى نهاية حديثنا المثمر مع الفارس والربان الجديد اللواء/ محفوظ طه مرزوق لا يسعنا إلا أن نتقدم له بالتهنئة للمرة الثانية ولكافة العاملين بموانى البحر الأحمر.

آملين التوفيق والإزدهار لسيادته ولموانى الهيئة فى المرحلة المقبلة.

محطات وأخبار

اسرع كمبيوتر صينى

قامت الصين بتشغيل أسرع كمبيوتر تمكن الخبراء من تطويره ليؤدى ١١ تريليون عملية فى الثانية الواحدة، وبذا تصبح الصين ثالث دولة على مستوى العالم بعد الولايات المتحدة واليابان تنجح فى تصميم وإنتاج كمبيوتر تتجاوز قدرته سقف العشرة تريليونات عملية فى الثانية الواحدة، وصرح الخبراء بأن هذا الكمبيوتر سيساعد على إنجاز المهام المصرفية والهندسية والچلوچية والفضائية بمنتهى الدقة وبسرعة فائقة.

محاربة غسيل الأموال والإرهاب

وقعت فى المنامة ١٤ دولة عربية على مذكرة التفاهم الخاصة بتأسيس المنطقة، وأقر وزراء المالية ومحافظوا البنوك المركزية والمسئولون المعنيون فى الدول العربية إنشاء أول منظمة إقليمية لمحاربة غسيل الأموال وتمويل الإرهاب فى الشرق الأوسط وأفريقيا. وقد صرح عبد الله بن حسن سيف بأن إنشاء المنظمة جاء بدافع ذاتى من الدول المشاركة مع المجتمع الدولى، وأن تأسيسها يشكل حلقة جديدة فى سلسلة خطوات هذا المجتمع، كما أن الدول العربية أعضاء المنظمة ستقوم بتنفيذ توصيات مجموعة العمل المالى الدولية (تافتا) ومعاهدات وإتفاقيات الأمم وقرارات مجلس الأمن المتعلقة بهذا الموضوع، وتتولى مصر رئاسة المنظمة عام ٢٠٠٦.

إقامة ٢٢ كوبرى على النيل

يفتتح الدكتور عصام شرف وزير النقل فى يناير الجارى كوبرى سوهاج العلوى على النيل، ويبلغ طول الكوبرى ١٢٠٠ متر وتكلفته ١٠٠ مليون جنيهاً. وتنتهى أوائل العام الجارى الأعمال التنفيذية لإقامة ٤ كبارى علوية لربط ضفتى النيل فى كل من سوهاج والإسماعيلية ودمياط والدقهلية، وذلك ضمن خطة لإقامة ٢٢ كوبرى على النيل فى العديد من المحافظات بتكلفة ٣ مليارات جنيه.

دكتور / عصام شرف

مساعدات عاجلة للدول النامية

أصدرت منظمة الشفافية الدولية تقريرها السنوى الذى دعت فيه الدول الصناعية الغنية لتقديم مساعدتها العاجلة إلى الدول النامية لإمكان إستئصال الفساد المتأصل فيها، وقد شمل التقرير ١٣٣ بلداً، كما تم إنجاز ١٧ إستطلاعاً بواسطة ١٣ هيئة مستقلة لدى رجال الأعمال والمحللين الذين قاموا بتقييم مخاطر الإستثمار فى كل بلد - وقد جاء على رأس مؤشر الفساد لعام ٢٠٠٣ بنجالاديش ونيچيريا وهاييتى.

دكتور ربان / أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

العنصر البشرى وإدارة السلامة على متن السفن

كيف تتعرف على المخاطر وتتفاداها، وتقيم الأداء التشغيلى وترفع الكفاءة

الجزء الأول

العنصر البشرى:

عند إعتبار الموضوع الخاص بالعنصر البشرى، أوعند مناقشة العنصر البشرى فيما يرتبط بالسلامة وحماية البيئة فإن الإنسان لا يستطيع أن يقصر فى أمر هذا الموضوع.

دعنا نحاول، ونضع الملاحظات عن المخاطر فى بعض هذه الأمور. نجد أن لدينا نفس المظاهر المعاد ترتيبها لإستخلاص العوامل التى تدخل فى معادلة العنصر البشرى، وسوف تبين هذه العوامل أننا نستطيع فقط التشغيل بكفاءة إذا كانت هناك عوامل رئيسية معينة فى وضعها الصحيح وفى حالة جيدة.

بالنظر إلى هذه العوامل نجد أن سلوكياتنا تتأثر بواسطة ما يلى:

١- القدرة.
٢- الناحية الإجتماعية.
٣- الناحية التشريعية.
٤- حالة السفينة.
٥- الحالة الصحية.
٦- المستوى الثقافى.

وبتحليل هذه العوامل، يصل الإنسان إلى الإدراك والواقعية حيث عندما تحدث الحوادث فى البحر، ويلام عليها العنصر البشرى، فالقابل للتصديق عندئذ، هو أنه فى الحقيقة يوجد عدد من العوامل المساهمة تجاه الحادث. إستبعد واحدة من المتطلبات الخاصة بالعمليات القويمة الموضحة هنا، ودع واحدة أخرى منها تتخذ خطوة محتومة تجاه الأمور الخاطئة، قم بتوحيد عدد من العوامل وافترض أنهم ليسوا فى المكان الصحيح، تجد أن خطر الخطأ البشرى يتزايد فى الحال. الحوادث لا تقع بسبب إرتكاب خطأ من قبل شخص واحد. بل الحوادث تحدث بسبب إتحاد عدد من العوامل ترغم السفينة على الدخول فى المصاعب سواء مع ملاحظتها أو مع بضاعتها أو وضع الأفراد فى خطر.

معاهدة سلامة الأرواح فى البحار (سولاس SOLAS) ومعاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال مناوبة العاملين فى البحر وكودها (STCW).

قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتقديم «كود الإدارة الدولية للعمليات الآمنة على السفن ومنع التلوث»، كإحدى متطلبات معاهدة (سولاس)، بالإضافة إلى أن لدينا معاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال مناوبة العاملين فى البحر المعدلة (١٩٩٥) وكودها والذى يوضح الحد الأدنى لمستويات التأهيل.

هذه الأيام المبكرة والقليل من السنوات المقبلة التى يجب أن تمر حتى نستطيع الحكم الحقيقى على كفاءة وفعالية هذه التشريعات المنفذة حديثاً.

وما من شك فى أنه سوف يتم جمع الكثير من المعلومات بواسطة نوادى الحماية والتعويض (P & I Clubs) وسماسرة البدن والماكينات (H + M Brokers) فى شكل إحصائيات وتكاليف تأمينية. الدليل على جودة حلوى البودنج هو طعمها عند تناولها!! وكذا التنفيذ الناجح لشركة الإشراف على تنفيذ كود إدارة السلامة الدولى، والذى يجب أن يترجم على المدى الطويل إلى سجل مطالب محسَّنة يصاحبها أقساط تأمينية مخفضة.

قرار الجمعية التشريعية للمنظمة البحرية الدولية رقم أ - ٨٥٠ فقرة رقم (٢٠) رؤية العنصر البشرى، والأسس، والأهداف.

(انظر الملحق)

(الملحق):

القرار رقم أ - ٨٥٠ الفقرة رقم (٢٠)

رؤية العنصر البشرى والأسس والأهداف.

الرؤية:

من أجل أهمية تعزيز السلامة البحرية والجودة الخاصة بالبيئة البحرية عن طريق توجيه أمور العنصر البشرى لتحسين الأداء.

الأسس:

أ- العنصر البشرى هو أمر متعدد الأبعاد ومعقد وهو الذى يؤثر على السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. وهو يشتمل على النطاق الكلى للأنشطة التى يؤديها الطاقم على السفينة، والهيئات التنظيمية للإدارة التى على الشاطئ، والمنظمات المعروفة، وأحواض السفن، والمقننين والمشرعين، والأطراف الوثيقة الصلة الأخرى. وجميعهم فى حاجة إلى توجيه العنصر البشرى بفعالية.

ب- المنظمة، عند تطوير التعليمات، يجب أن تكرم العاملين فى البحر عن طريق البحث وإحترام آراء أولئك الذين يعملون فى البحر.

جـ- يتطلب التصرف العلاجى الفعال الذى يعقب الكوارث فهم راسخ لمشاركة العنصر البشرى فى سببية الحوادث. وهذه يمكن إكتسابها عن طريق التحقيق الكلى والتحليل التصنيفى للكوارث لتحديد العوامل الإسهامية وسلسلة الأحداث على مدار الطارئة.

د- فى عملية تطوير التعليمات يجب التعرف على أن الإجراءات الوقائية الصحيحة لابد أن تكون فى مكانها الصحيح للتأكيد على أن «خطأ الفرد الواحد» سوف لن يتسبب فى حادثة من خلال تطبيق هذه التعليمات.

هـ- التعليمات والقواعد الموجهة للعاملين فى البحر مباشرة يجب أن تكون بسيطة، وواضحة، وشمولية.

و- أداء الطاقم هو العمل الذى فى إطار إمكانيات الفرد، وسياسات الإدارة، والعوامل الثقافية، والخبرة، والتدريب، والمهارات المهنية، وبيئة العمل، وعدد لا حصر له من العوامل الأخرى.

ز- نشر المعلومات من خلال الإتصالات الفعالة هو من دواعى الإدارة المتينة والقرارات التشغيلية المتميزة.

ح- يجب أن تهدف إعتبارات أمور العنصر البشرى لتخفيض إحتمالية الخطأ البشرى بقدر الإمكان.

الأهداف:

أ- ليكون لديك وفى مكانك مدخل هيكلى من أجل الإعتبار الصحيح الخاص بأمور العنصر البشرى للإستخدام فى تطوير التعليمات والخطوط الإرشادية بواسطة اللجان الأساسية والفرعية.

ب- لعقد مراجعة شاملة لمختارات من آليات المنظمة البحرية الدولية الجارية من منظور العنصر البشرى.

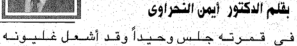
جـ- للإرتقاء والإتصال من خلال أساسيات العنصر البشرى، وثقافة السلامة البحرية، والوعى العالى بالبيئة البحرية.

د- لتوفير هيكل عمل لتشجيع التطوير الخاص بالحلول الغير دورية، وتقييماتها على قاعدة أساسيات العنصر البشرى.

هـ- ليكون لديك وفى مكانك نظام لإكتشاف ونشر دراسات الإهتمامات البحرية، والبحوث والمعلومات وثيقة الصلة الأخرى عن العنصر البشرى بما فى ذلك النتائج من التحقيقات فى الوقائع البحرية وغير البحرية.

و- لتوفير المواد لتعليم العاملين فى البحر حتى يمكن زيادة معارفهم والوعى والإدراك بتأثير أمور العنصر البشرى على عمليات السفن الآمنة، لمساعدتهم فى القيام بالإجراءات الصحيحة.

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com



أمير البحار

إهداء إلى الدكتور/ جمال مختار



بقلم الدكتور أيمن النحراوى

فى قمرته جلس وحيداً وقد أشعل غليونه
يعد العدة لإبحار طال له الإنتظار

تعلقت بسفينته آمال عراض دامعة
مصير بحار ما لأهليه سواه
ورؤوس الأموال وبضائع التجار

دفة السفينة تيمم إلى البحار الشرقية
هرمز وما لاجا وكاليكوت
بلاد الحرير والذهب والبهار

الخرائط ممتدة تلخص عالماً شاسعاً
قبة السماء تجلل محيطاً هائلاً
وبحر أزرق ماله قرار

نحو الأفق أبحرت ناشرة أشرعتها
ربانا حاذقاً وبحارة جسورة
ملامح خطت على قسماتها الأسفار

ندبات الجروح القاطعة
وآثار النصال الساطعة
محيط أطرافه مترامية
يهشم السفن منقضاً ويقصف الأعمار

تئن أخشاب البدن متآكلة
رياح عاتية تمزق الأشرعة
تهب مارقة فى ثورة الإعصار

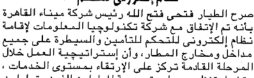
أيتها الأمواج الهادرة
أيتها العواصف الثائرة
كم تهتكت الحبال تحت وطأتك
كم إنهارت الصوارى بفعل غضبتك
كم صارعك البحارة بعزم جبار

يمخرون بسفينتهم المياه
إلى كل الأصقاع شرقاً وغرباً
إلى الهند والصين وجزر الملبار

سفن تعرفها المياه حيثما أبحرت
وفى كل جهة دارتها بوصلة
وحيثما خط ربانها المسار

تشق العباب فى ثقة
النوارس البيضاء تحلق فوق أشرعتها
وفى الحيتان رفيق فى حومة الإبحار

drayman100 @ yahoo .



أخبار من فوق السحاب

نظام إلكترونى للتحكم



فتحى فتح الله

صرح الطيار فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة بأنه تم الإتفاق مع شركة تكنولوچيا المعلومات لإقامة نظام إلكترونى للتحكم للتأمين والسيطرة على جميع مداخل ومخارج المطار، وأن إستراتيچية العمل خلال المرحلة القادمة تركز على الإرتقاء بمستوى الخدمات، وتشمل تنظيم دورات تدريبية للعاملين الذين يتعاملون مباشرة مع الركاب.

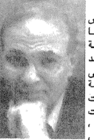
٢٣ طائرة إيرباص للصين

صرح دينمار شتافليت وزير الدولة الألمانى للشئون الإقتصادية بأن الصين تعاقدت على شراء ٢٣ طائرة إيرباص (طرازات ٣١٩ و٣٢٠ و٣٢١) تصل قيمتها إلى حوالى مليار يورو (١,٣٤ مليار دولار)، ويعتبر هذا العقد الثانى بهذا الحجم بعد شراء الصين ٢٠ طائرة بعيدة المدى فى يونيو الماضى.

رحلات النمساوية والمصرية

إتفقت شركة مصر للطيران مع الخطوط الجوية النمساوية - فى إطار إتفاقية مشاركة بالرمز - إتفاقاً لتشغيل رحلة يومية بين ڤيينا والقاهرة وتنظيم المصرية خمس رحلات فى الأسبوع، ويتوقع چوزيف برجة الرئيس التنفيذى للخطوط النمساوية نمواً فى حركة السفر تصل نسبته إلى ٣٥٪.

مؤتمر المجلس الدولى للمطارات



احمد شفيق

بدأت أعمال المؤتمر الرابع عشر للمجلس الدولى للمطارات بمنطقتى آسيا وأفريقيا بالقاهرة بمشاركة ٤٠ دولة و٦ منظمات عالمية وحضور ١٥٠ مندوباً يمثلون هذه الدول، وقد صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى فى إفتتاح المؤتمر أن الأهداف الرئيسية للحكومة المصرية تنحصر فى تطوير الخدمات والبنية التحتية بهدف الوصول إلى المستويات العالمية مع الإرتقاء بمعدلات الأمن والأمان، بجانب تنمية قدرات العاملين بالمطارات، ووضع السياسة الوطنية والإقليمية فى الإعتبار لتتماشى مع التحديات العالمية فى مجال الطيران المدنى.

تخفيض أسعار الشحن

قررت وزارة الطيران المدنى المصرية بالتنسيق مع شركة مصر للطيران والشحن الجوى تخفيض أسعار الشحن بنسبة ١٠ إلى ١٥٪ من الأسعار الحالية، وذلك تنفيذاً للتوجيهات الصادرة من القيادة السياسية والخاصة بتشجيع وتنمية صادرات الحاصلات الزراعية، ولتمكينها من التواجد فى الأسواق العالمية. وتقوم الشركة القابضة لمصر لمصر للطيران بوضع خطة طموحة لزيادة طاقة النقل الجوى ودعم الأسطول التجارى بطائرتين جديدتين طراز "٣٠٠/٦٠٠" علاوة على إستئجار طائرة شحن حمولة ٤٥ طناً للعمل مع أسطول الشركة.

عودة الخطوط الإسكندافية

إستأنفت الخطوط الجوية الإسكندافية (ساس) رحلاتها من العواصم الإسكندافية إلى القاهرة بواقع أربع رحلات أسبوعياً، وذلك بعد توقف دام ١٠ سنوات منذ حرب الخليج.

أول طيارة سعودية

أصدر الأمير الوليد بن طلال قراراً بتعيين السيدة هنادى لتكون أول سيدة تقود طائرة فى السعودية، ويعتبر هذا القرار خطوة جريئة فى مجال تشغيل السيدات فى أعمال الطيران المدنى، وتتوقع هنادى البدء فى العمل على الخطوط الجوية إعتباراً من منتصف العام الجارى.

أجندة إنترناشيونال

* تدخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى فى أول يناير الجارى أولى مراحلها التنفيذية لإزالة جميع الضرائب والرسوم الجمركية بين الدول الأعضاء فى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.
* يتم تنفيذ إتفاقية إعلان أغادير الموقعة بين كل من مصر والمغرب وتونس والأردن إعتباراً من أول يناير الجارى حيث يتم بمقتضاها إعفاء جميع السلع المتبادلة بين الدول الأعضاء من الرسوم الجمركية وما فى حكمها.
* تحدد يوم أول يناير الجارى موعداً لبدء العمل بإتفاق التجارة الحرة بين أستراليا والولايات المتحدة الأمريكية.
* تنظم الهيئة المصرية العامة للتوحيد القياسى وجودة الإنتاج فى ٣ يناير الجارى مؤتمراً ومعرضاً للشركات التى تميزت فى التصدير لإتباعها المعايير والنظم الدولية فى المواصفات والجودة.
* يعتزم المجلس القومى للمرأة عقد منتدى "المرأة العربية وتكنولوچيا المعلومات" فى الفترة من ٨ إلى ١٠ يناير الجارى بمشاركة الأعضاء فى منظمة المرأة العربية .
* ينظم الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية بالإشتراك مع المجموعة الإقتصادية بدولة قطر معرض مصر التى فى خاطرى بمركز قطر الدولى للمعارض خلال الفترة من ١١ إلى ١٥ يناير الجارى.
* يعقد باليابان فى ١٨ يناير الجارى المؤتمر العالمى للحد من الكوارث حيث يتم عرض الدراسة التى أجرتها المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.
* تقام بطولة العالم لكرة اليد بتونس فى الفترة من ٢٣ يناير الجارى إلى ٦ مارس القادم.
* تبدأ أعمال المنتدى الإقتصادى العالمى السنوى بدافوس خلال يناير الجارى.
* يقام رالى داكار العالمى الذى يعتبر من أهم السباقات العالمية خلال شهر يناير الجارى، وتقوم أكثر من ٧٠ قناة تليفزيونية بتغطية أحداث الرالى لبثها فى أكثر من ١٧٠ دولة.
* يعقد المؤتمر الموسع للحوار مع أحزاب المعارضة بمصر فى يناير القادم.
* تقرر إجراء الإنتخابات العامة بالعراق يوم ٣٠ يناير الجارى حيث نص الدستور العراقى المؤقت على عدم إجراء هذه الإنتخابات بعد يوم ٣١ يناير الجارى.
* قررت حكومة روسيا البيضاء إلغاء نظام التأشيرات إعتباراً من شهر يناير الجارى لمواطنى كل من الإمارات والكويت وقطر والسعودية ومملكة البحرين وسلطنة عمان.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

البيان	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٢٦١٦٤	٢٥٨١٥	٥١٩٧٩	١٣٣٥	١٢٧٩	٢٦١٤	٥٤٥٩٣
بورسعيد	٥٣٥٧	٦٣٨١	١١٧٣٨	٣٠١٧٧	٢٨٢٧٨	٥٨٤٥٥	٧٠١٩٣
دمياط	٤٢٦٠	٨٥٧٤	١٢٨٣٤	٤٤٢٣٥	٢٧٩٩٧	٨٢٢٣٢	٩٥٠٦٦
السويس والأدبية	٩٠	١١٠	٢٠٠	٠	٠	٠	٢٠٠
السخنة	٥٠٤١	٨٥٩٦	١٣٦٣٧	٢٨٧٤	٠	٢٨٧٤	١٦٥١١
إجمالى عام	٤٠٩١٢	٤٩٤٧٦	٩٠٣٨٨	٧٨٦٢١	٦٧٥٥٤	١٤٢٣٠١	٢٣٦٥٦٢

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



حركة الموانى المصرية
خلال شهر أكتوبر ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٩٥,٧	٢٦٦,٩	٦٦,٨	٠,٠	٢٠٦,٨	٣٠,٢	٠,٣	١٠,٤	٤٨,٣	١٠٢٥,٤
صب جاف	٥٩,٠	٥٥٩,٢	١٢٦,٠	٠,٠	٢٩١,١	١٠٥,٩	١٢٠,٥	٠,٠	٠,٠	١٢٦١,٦
أتربة وخامات	١١١,٢	٣١١,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤,٤	٦٣,١	٠,٠	٠,٠	٤٨٩,٧
ذات طبيعة خاصة	١٦٢,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٥٠,١	٣١,٠	٠,٠	٠,٢	٠,٠	٢٤٣,٢
أسمدة وأملاح	٥,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٥	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٩,٥
صب سائل	١١٩,١	٠,٠	٤٨,١	٠,٠	١١,٠	١٣٤,٢	١,٥	٠,٠	٠,٠	٣١٣,٩
إجمالى	٨٥٢,٣	١١٣٧,١	٢٤٠,٩	٠,٠	٥٥٩,٠	٣٠٩,١	١٨٥,٤	١١,٣	٤٨,٣	٣٣٤٣,٤
ترانزيت	٦,٧	١٣,٦	٢٦٥,٠	٠,٠	٣٨٤,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٦,٨	٦٩٦,٢
الإجمالى العام	٨٥٩,٠	١١٥٠,٧	٥٠٥,٨	٠,٠	٩٤٣,٠	٣٠٩,١	١٨٥,٤	١١,٣	٧٥,٢	٤٠٣٩,٥
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٦,٦		١٠,٧	٠,٠	٩,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٦,٧
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٦٠,٤	٠,٠	٩٧,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٥٧,٧
الإجمالى العام	٨٦٥,٦	١١٥٠,٧	٥٧٦,٩	٠,٠	١٠٤٩,٧	٣٠٩,١	١٨٥,٤	١١,٣	٧٥,٢	٤٢٢٣,٩

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٠١,٨	٨٥,١	٤٧,٨	٠,٠	٧٩,٢	٦٥,٧	٠,٥	١٥,٠	٥٢,٤	٦٤٧,٤
حاصلات زراعية	١٨,٠	٠,٠	٢,٠	٠,٠	٩,٦	٢٠,١	٠,٠	١٢,٤	٠,٠	٦٢,٠
صب جاف	٠,٠	٨,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٨,١
أتربة وخامات	١٤٣,٩	٣١١,٠	٢,٨	٦٢,٩	٢٤٢,٨	٧٣,٦	٢١٣,٨	١,٠	١٤٦,٨	١١٩٨,٥
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٠,٠	٠,٣	٠,٠	٢,٣	٠,٠	١,٣	١,٠	٠,٠	٤,٩
أسمدة وأملاح	٩٤,٥	٨٨,٠	٧,٦	٣٩,٦	٦٧,٢	٣,٣	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٣٠٠,٩
صب سائل	١٦٠,٧	١٥٤,٨	٠,٠	٠,٠	٦,٣	٤,١	٠,٠	٠,٥	٠,٠	٣٢٦,٣
إجمالى	٧١٨,٩	٦٤٧,٠	٦٠,٥	١٠٢,٥	٤٠٧,٤	١٦٦,٧	٢١٥,٦	٣٠,٥	١٩٩,٢	٢٥٤٨,٢
ترانزيت	٥,٥	١٣,١	٢٥١,٣	٠,٠	٣٢١,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٥٩١,٤
الإجمالى العام	٧٢٤,٤	٦٦٠,١	٣١١,٨	١٠٢,٥	٧٢٨,٩	١٦٦,٧	٢١٥,٦	٣٠,٥	١٩٩,٢	٣١٣٩,٧
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٠,٠	٠,٠	١٢,٨	٠,٠	١٨,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١١,٢	٤٢,٨
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠	٠,٠	٥٦,٦	٠,٠	٨٣,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٤٠,١
تموين سفن	٠,٠	٠,٠	٤٥,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٥,٢
الإجمالى العام	٧٢٤,٤		٤٢٦,٣	١٠٢,٥	٨٣١,٣	١٦٦,٧	٢١٥,٦	٣٠,٥	٢١٠,٤	٣٣٦٧,٨

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

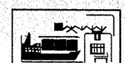
عدد السفن الواردة

البيان	إسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٨١	٤٨	١٣٣	٠	١٧٤	٢٤	٠	٠	١٧	٥٧٧
صب جاف	١٢	١٥	٢	٠	١١	٢	٢	٠	٠	٤٤
أتربة وخامات	١	١٤	١	١٥	٣٣	٩	١٥	٠	٦	٩٤
ذات طبيعة خاصة	٣٨	٠	٠	٠	٢٢	١٠	١	٠	٠	٧١
أسمدة وأملاح	١	٠	٣	١٠	١٢	٣	٠	٠	٠	٢٩
صب سائل	١٩	١٤	٢	٠	٤	٢٤	١	٠	٠	٦٤
مولاس	٣	٠	٠	٠	١	٠	٠	٠	٠	٤
إجمالى	٢٥٥	٩١	١٤١	٢٥	٢٥٧	٧٢	١٩	٠	٢٣	٨٨٣
ركاب	١٧	٠	٢٨	٠	٠	٤٠	٣٠	١٠٥	٠	٢٢٠
أخرى	٢٣	٠	٥٦	٠	٠	٢٤	٠	٠	٢	١٠٥
إجمالى عام	٢٩٥	٩١	٢٢٥	٢٥	٢٥٧	١٣٦	٤٩	١٠٥	٢٥	١٢٠٨

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	١٦٦٧٦	١٦٣٦٤	٢٩٣٦٣	٤٢٤١٣	١٧٩٢٨	١١٠٩٧	٤٧٩٥	١٣٨٦٣٦
	مغادرون	١٦٧٣١	١٧٧٢٥	١٠٢٥٥٨	١٣٢٠٧٦	٢٤٠٧٠	١٣٥١٠	٢٧٢٠	٣٠٩٣٩٠
	الإجمالى	٣٣٤٠٧	٣٤٠٨٩	١٣١٩٢١	١٧٤٤٨٩	٤١٩٩٨	٢٤٦٠٧	٧٥١٥	٤٤٨٠٢٦





بسم الله الرحمن الرحيم — وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون — صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد الربان/ عاطف حسن مرونى رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الخميس الموافق ١٤/١٠/٢٠٠٤.
بمقر الشركة القابضة بالإسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٩٥٠٢	مبانى وأنشاءات	١٠١٠٨
١٩٠٤	ألآت ومعدات	١٨٢٨
١٠١٥٤٦	وسائل نقل وأنتقال	١٠٩٦٣١
٣٤١	عدد وأدوات	٤٠٢
٩٤١	أثاثات وتجهيزات مكتبية	١١٧٨
١١٤٢٣٤		١٢٣١٤٧
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٦١٢	تكوين أستثمارى	٩٠٧٦
٣٣٠٥٩	أنفاق أستثمارى	١٥٥٥٨
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٥٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٢٢٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٣٠٥	نفقات مرسملة	٢١٩٠٩
٠	نفقات مؤجلة	٢٨
٢٣٠٧٨٥	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٢٩٩٤٣
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٣٠٤٩٥	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٢٨٥٢٣
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٤٣٢
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١١٨٨١	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٦٣٣٦	١١٣١٠
٢٠٩	أيرادات مستحقة التحصيل	٧١٣
٤٤١	مصروفات مدفوعة مقدما	٣٠٥
٢٣٠	موردين	١٨٢
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٦٦٨٥٢	حسابات مدينه أخرى	٩٣٣٨٥
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٧٦٤٨٣	ودائع بالبنوك	٩٧٦٠٦
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	١٣٦٦٤
١١٥	حسابات جارية بالبنوك	٤١٤٠
٠	نقديه بالصندوق	٢٤
١٨٧٠٦٥	**مجموع الأصول المتداوله**	٢٥٠٢٨٤

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٤٧٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٢٧٩٧
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨١٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٢٧٩٨
	موردون وحسابات دائنة	
١٢٥٥٠	موردين	٢٠٥٥
١٢٦٧٣	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	٣١٣٠٠
٨٤٣٥٥	دائنو توزيعات	٩٣١٩١
٨٢٤٦	مصروفات مستحقة السداد	٧٩١٢
١٥٧٩	عملاء	١٣٥٤
٧٠٣٥٧	حسابات دائنه أخرى	٩٣١٤٥
٢١٨٠٢٩	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢٥٢٦٨٠
(٣٠٩٦٤)	**رأس المال العامل**	(٢٣٩٦)
١٩٩٨٢١	**أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	٢٢٤٥٤٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال الدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٤٧٤٧
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٥٤١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٤٧
١٨١٢٣٠	**مجموع حقوق الملكية**	١٧٣٢٠٧
	ألتزامات طويلة الأجل	
٦٦٨٣	قروض طويلة الأجل من البنوك	٣٢١٨٣
١١٩٠٨	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١٩١٥٧
١٨٥٩١	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	٥١٣٤٠
١٩٩٨٢١	**أجمالى تمويل الأستثمار**	٢٢٤٥٤٧

قائمة توزيعات الارباح عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٩٣٥٨٩	الارباح القابلة للتوزيع	١٠٥٤١٦
	ويتم توزيعها على النحو التالى	
	احتياطيات	
٤٦٧٧	٥ ٪ إحتياطى قانونى	٥٢٧١
٤٦	١ ٪ إحتياطى رأسمالى	٠
	أرباح موزعة	
٧٤٦٥٧	٩٠ ٪ توزيعات للمساهمين	٨٥٠٠٠
٨٢٩٥	١٠ ٪ توزيعات للعاملين	٩٤٤٤
٤٠٤٢	٥ ٪ مكافأة اعضاء مجلس الإدارة	٤٦٤٧
	توزيعات أخرى	
٩٣٦	١ ٪ نشاط رياضى	١٠٥٤
٩٣٦	١ ٪صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	٠

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٢٢٤٨٧٤	أيرادات النشاط	٢٠٥٠٠٣
(٨٠٥٤٥)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٦٤٤٨٦)
١٤٤٣٢٩	مجمل الربح	١٤٠٥١٧
	يضاف إليه :	
١٧٧٧	أيرادات أستثمارات مالية	
٢٥٧٨	مخصصات أنتفى الغرض منها	٤١٣٥
	يخصم منه :	
(٩٣)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٩٥)
(١٧٩٨٥)	مصروفات ادارية أخرى	(١٤١٩٤)
(١٠٤٨٥)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٨٩٨٢)
(٤٣٣)	أعباء وخسائر متنوعة	(٤٢٥)
١١٩٦٨٨	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	١٢٠٩٥٦
(٦٦٢٦)	المصروفات التمويلية	(٩٩٥٥)
٦٧٣٥	فوائد دائنة	٥٣٠٦
١١٩٧٩٧	صافى أرباح النشاط	١١٦٣٠٧
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٦٩٣	أرباح فروق عملة	٢١٤٠٤
٢٤٦٤	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(٣٥١٥)
٤٦	أرباح رأسمالية	
٤٥٣٨	إيرادات غير غادية	٣٨٥٤
١٢٨٥٣٨	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	١٣٨٠٥٠
٣٤٩٤٩	ضريبة الدخل	٣٢٦٣٤
٩٣٥٨٩	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	١٠٥٤١٦

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
١٠٤٧١٤	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١١٤٦٢٢
(٢٤٨٢٧)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٥١٧٩٢)
(١١٨٣٦٤)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(١٠٨٦٢٠)
(٣٨٤٧٧)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	(٤٥٣٩٠)
١١٥٤٣٤	رصيد النقدية فى بداية العام	١٦٠٨٢٤
٧٦٩٥٧	رصيد النقدية فى نهاية العام	١١٥٤٣٤

ملخص الإيضاحات المتممه للقواعد الماليه فى ٣٠/ ٦/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى المينا ء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤.٦ مليون سهم القيمة الإسمية ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥.٧١٪ القطاع الخاص ٤.٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ١٨١.٢٣٠ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٧٤.٦٥٧ مليون جنيه بواقع ٣.٠٣ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٦/٣٠.

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابته : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج إيراداتها لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (شركة مساهمة مصرية) خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ – والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وكذلك قوائم الدخل والتدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ والتى أصدرنا عنها تقريرنا رقم ٦٩٠ المؤرخ ٢٠٠٤/٩/٢٦.

وحيث قررت الجمعية العامة للشركة بجلستها فى ٢٠٠٤/١٠/١٤ إعتماد وإقرار قائمة توزيعات الأرباح المقترحة فقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة فى ضوء قرارات الجمعية العامة للشركة بما ترتب عليه تعديل أرصدة الحسابات المدينة لدى الشركة القابضة والإحتياطيات ودائنو التوزيعات.

مع مراعاة ما تضمنه تقريرنا المشار إليه بعاليه من ملاحظات فمن رأينا أن القوائم المالية المشار إليها أعلاه مع الإيضاحات المتممة لها تعبر بوضوح فى جوانبها الهامة عن المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وعن نتيجة نشاطها وتدفقاتها النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً لمعايير المحاسبة المصرية وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية ذات العلاقة

مراقبى الجهاز المركزى للمحاسبات

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	مدير عام نائب مدير الإدارة	وكيل الوزارة نائب أول مدير الإدارة	وكيل أول الوزارة مدير الإدارة
محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ صفاء السيد أبو علم



المؤتمر الميناءى الأفريقى الرابع



تغطية:
مريم السيد شعوط- إيمان العرجاوى
ميادة محمود - ياسمين عبد المجيد

أفريقيا .. القارة السمراء الثرية حباها الله بخامات وموارد طبيعية وثروات دفينة.
وعلى الرغم من تلك الثروات والموارد، فإن قارة أفريقيا لا تسهم إلا بنسبة ٢,٥٪ من إجمالى تجارة العالم، وحجم التجارة البينية بين الدول الافريقية أقل من ١٠٪ من هذه النسبة!!

ومن هذا المنطلق تم إنعقاد المؤتمر الميناءى الأفريقية الرابع تحت عنوان «أمن الموانى وتنميتها».

ذلك المؤتمر العالمى الذى دعت مصر لعقده على أرضها بالإسكندرية فى الفترة من ١٣ - ١٥ ديسمبر الماضى تحت رعاية معالى الدكتور عصام شرف وزير النقل المصرى، وبتنظيم من قطاع النقل البحرى المصرى.

إفتتح المؤتمر بحضور عدد من وزراء النقل من (٣٨) دولة منها (٢٧) دولة أفريقية و(٥) دول أوروبية و(٥) دول عربية بالإضافة إلى الصين وماليزيا و(١٣) إتحاد دولى وبنكين، علاوة على منظمة العمل الدولية والعديد من شركات القطاع الخاص وقطاع الأعمال، وممثلى الهيئات البحرية المصرية والعالمية.

بدأ حفل الإفتتاح بكلمة اللواء بحرى/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى والتى رحب فيها بالوفود المشاركة، وقال أن هدفنا واحد .. وهو أفريقيا، وطريقنا واحد ... وهو التعاون وتبادل الخبرة، وحلمنا واحد .. وهو أن نرفع مستوى الموانى الأفريقية والنقل البحرى فى أفريقيا. فعلينا جميعاً أن نعى الدور الحقيقى الذى يلعبه النقل البحرى والموانى فى إقتصاديات الدول ونموها.

وما يمكن أن يوفره الظهير داخل الموانى العملاقة - وليس الموانى المزدحمة الحالية. من فرص عمل للمحافظات والمدن المجاورة.

اللواء/ شيرين حسن

وأكد سيادته أن المساهمة الحقيقة فى إقتصاد دولنا تكون من خلال تقليل تكلفة التجارة إستيراداً وتصديراً حتى لو كان هذا على حساب الميناء، مشيراً إلى أن مفاهيمنا يجب أن تتحرر من أعباء النظرة الضيقة التى تقيس كفاءة الميناء بالإيراد الذى حققه، إلى نظرة أوسع تقيس مدى مساهمته فى الدخل القومى فى خلق فرص عمل جديدة وتقليل تكلفة البضائع وتحسين صورة الدولة ...

وكان للسيد «مصطفى بروك» رئيس إتحاد موانى شمال أفريقيا كلمة أكد فيها على ضرورة الشراكة بين الموانى الأفريقية، والتعاون من أجل مواجهة التحديات والمتغيرات العالمية، وتحقيق تكامل عناصر المنظومة البحرية الأفريقية ..

وكان خير نهاية لحفل الإفتتاح كلمة سيادة وزير النقل المصرى الدكتور عصام شرف، حيث دعا إلى ضرورة تدعيم التكامل الأفريقى.

فالتبادل التجارى بين مصر وأفريقيا قديم قدم الحضارة المصرية فقد ساهمت مصر فى بناء العديد من الموانى فى الدول الأفريقية، وفى بناء منارات شمال البحر الأحمر الشهيرة ومنارات جنوب البحر الأحمر وذلك منذ القرن ١٩ إيماناً منها بأهمية الإشتراك مع شقيقاتها من الدول الأفريقية فى تأمين الملاحة.

كذلك تساهم مصر من خلال وزارة الخارجية فى صيانة بعض فنارات مضيق باب المندب مثل «فنار جزيرة أبو على»، كما أرسلت مصر رحلة إستكشافية لجنوب البحر الأحمر والمحيط الهندى فى الثلاثينيات، وكان لمصر السبق فى إنشاء أول إدارة بحرية فى أفريقيا لإنتاج الخرائط البحرية.

وموقع مصر الجغرافى يجعل منها البوابة الرئيسية لأفريقيا على أوروبا من خلال المنافذ والموانى الرئيسية بها، ومن هنا تظهر أهمية النقل بأشكاله المتعددة من داخل أفريقيا إلى هذه البوابات.

ولذا فإن مصر على قناعة تامة بضرورة بذل الجهد لتطوير صناعة النقل البحرى بينها وبين الدول الأفريقية.

وفى هذا الصدد أشار «الدكتور عصام شرف» إلى أن مصر وقعت مع منظمة International Martime Organization (IMO) إتفاقية المنح الدراسية للدول الأفريقية.

وفى إجتماع منظمة الكوميسا (COMESA) فى لوساكا (أكتوبر ٢٠٠٤) تم منح شرق أفريقيا (١٦) منحة دراسية سنوية فى المعاهد التابعة لوزارة النقل وقطاع النقل البحرى بجمهورية مصر العربية.

وفى النهاية أكد على أنه إذا إعتبرنا الموانى إحدى الحلقات الرئيسية فى النقل البحرى، فإن صور النقل الأخرى - سواء كانت برية أو نهرية وسكك حديد - لها من الأهمية ما يعطى للموانى قيمة مضافة جبارة، ولذلك فإن تنمية وتفعيل الموانى الأفريقية يستلزم الإهتمام بوسائل النقل الأخرى وتفعيلها.

بدأ اليوم الثانى فعالياته بزيارتين ميدانيتين إحداهما إلى ميناء الإسكندرية ومعهد تدريب الموانى، والأخرى كانت جولة حرة فى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى ومعهد الأمر البحرى ومجم المحاكيات.

وقد أعربت الوفو عن سعادتها لم شاهدته مر إنجازات ومشروعات تطوير عملاقة.

ثم قدم اللواء إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدار هيئة ميناء دمياد عرض «مينا


الدكتور/ عصام شرف

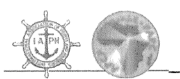
دمياط ... الحاضر والمستقبل».

وعرض السيد/ محمد موسى أيار مشروع تنمية ميناء دوريلا بچيبوتى، أما د.إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة فألقى محاضرة عن «تنمية ميناء السخنة».

وقد حفل اليوم الثالث بالعديد من المحاضرات والمناقشات المثمرة والمفيدة عن تطبيق قواعد الأمن والسلامة البحرية "ISPS Code" فى أفريقيا وأوروبا.

وفى لقاء خاص إنفردت به «إنترنلشيونال» مع اللواء بحرى/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى تحدث سيادته عن إستراتيچية تشغيل الموانى وتطويرها وعن موقع الموانى المصرية من عملية الخصخصة التى تسود العالم الآن.


الدكتور/ جمال مختار



مناقشات جادة وتوصيات فعالة

فأشار اللواء/ شيرين إلى أن الخصخصة كلمة فضفاضة أسيء التعريف بها وأسيء إستغلالها فالعناوين التي تهواها الصحف مثل (خصخصة الموانى) أو (تحويل هيئات الموانى إلى شركات قابضة) غير صحيحة بالمرة. فالأسلوب الأكثر شيوعاً فى العالم - بل ويكاد يكون الأسلوب الأكثر تميزاً ويطبق في روتردام، هاسبورج، سنغافورة وأمريكا هو أسلوب (Land Lord) أي أن الأرض والميناء والمياه كله تملكه الدولة أو المحافظة أو الولاية ويمثلها مجلس أو سلطة أو هيئة الميناء التي تصنع السياسات والقرارات، وتمثل سلطة الدولة في التعامل مع العالم الخارجي والجهات السيادية الداخلية.

أما عن القطاع الخاص فهو الذى يدير الميناء ويملك أو يؤسس البنية الفوقية. وهذا هو أسب أسلوب.

واستشهد سيادته فى هذا الشأن بدراسة علمية صحيحة قام بها مجموعة خبراء الجايكا بالتعاون مع البنك الدولى ومجموعة الخبراء المصريين الذين أتموا دراسة أسس بتطبيق هذا الأسلوب، وقدمت لمجلس الوزراء عام ٢٠٠٢ وتم إعتمادها كلها.

وآخر توصية للبنك الدولى نوقشت معى فى مصر فى أكتوبر ٢٠٠٤ هو ألا يتم تخصيص الموانى المصرية.

وفى واقع الأمر أننا كنا نطبق هذا الأسلوب فعلاً، ولكن كان أمامنا طريق طويل حتى نصل للتطبيق الكامل.

وتأكيداً لكلامه إستعرض سيادته أمثلة من الموانى المصرية التى تديرها شركات خاصة، ومنها:

ميناء الطور: يقع فى خليج السويس تملكه هيئة موانى البحر الأحمر وتديره «شركة مارادايف».

ميناء السخنة: تملكه الهيئة نيابة عن مصر، وتديره «شركة تنمية ميناء السخنة».

«**ميناء إدكو**»: لتطوير الغاز الطبيعى الذى تملكه مصر وتديره شركة خاصة. وبالمثل داخل «ميناء الإسكندرية» و «ميناء دمياط» فإن الهيئة تملك الأرض والرصيف والحاجز، وشركات قطاع عام وخاص تدير محطات ووحدات البنية الفوقية.

وسنستمر فى هذا الإتجاه حتى تتمكن شركات القطاع الخاص المصرية أن تدير محطات حاويات أو مرافق مينائية كاملة، كما هو الحال فى «شركة قناة السويس للحاويات» والتى تدير محطة حاويات «ميناء شرق بورسعيد».

★ **وعن أساليب إستكمال هذه المسيرة:**

يقول سيادته أننا سنستعين بخبرة «روتردام» و «أنتورب» من خلال البنك الدولى ومشروعات التوأمة، ومبادرات الجوار الأخيرة Neighboring التى أطلقها الإتحاد الأوروبى (EU) لقيام خبراء أوروبيون بنقل الخبرة العملية لنا، ليس من خلال المحاضرات والمناقشات، وإنما بتواجد رجالنا فى هذه الموانى وتدريبهم على التعامل والإحتكاك الحقيقى اليومى بين هيئة الميناء والقطاع الخاص، من خلال تحديد واضح للمسئوليات والحقوق والواجبات فى تعليمات الميناء Port Regulations والتى نعيد صياغتها الآن، وقد تم البدء بميناء «ادكو» وسنتبعه بباقى الموانى.

وفى النهاية يختتم السيد اللواء بحرى/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى حديثه بدعوة يوجهها للقطاع الخاص كى يستعد جيداً لإقتحام هذا المجال برأس المال اللازم والخبرة العملية اللازمة. لأننا نحتاج خبرة عملية حقيقية - وليس دراسات نظرية فقط - وذلك فى مجال إدارة المرفق المينائى بواسطة القطاع الخاص وفى ضوء التشريعات والقوانين مع المحافظة على سيادة الدولة.

ويقول سيادته علينا أن نعرف جميعاً أن قرارات وقوانين إنشاء هيئات الموانى قد سمحت مؤخراً بإنشاء شركات أو المساهمة فى شركات تدار بواسطتها أجزاء من الميناء أو أنشطة داخل الميناء.

ولكن هذه القوانين لم تُفعل من قبل ولم تشرح للرأى العام بالقدر الكافى فشركة «فينوس» مثلاً تدير رصيف غلال داخل ميناء الإسكندرية بإعتباره منطقة حرة. ووفقاً لهذا الأسلوب فإن التمويل - وهو أهم مكون - موجود ومتاح من داخل مصر وخارجها (فالبنك الأهلى المصرى) عرض علينا المساهمة فى مشروعات إستثمار بقطاع النقل البحرى.

كما تم عقد لقاء بين ملاك السفن والقائمين على صناعة النقل البحرى فى مصر مع كل من بنك الإسكندرية التجارى البحرى والبنك الأهلى المصرى وذلك يوم ١٦ ديسمبر لمناقشة كيفية دعم الجهات المختصة لهذه الصناعة. وقد عرض بنك الإسكندرية إستعداده للتعاون مع ملاك السفن بحيث يتحمل المستثمر ٢٥٪ ويقوم البنك بدراسة المشروع والمساهمة بالباقى.

وأيضاً (بنك دويتش الألمانى) بعد أن زرته فى الأسبوع الماضى والتقيت برئيس مجموعة الإستثمار فى مقره الرئيسى بفرانكفورت جاهز لتمويل مشروعات نقل بحرى بمصر.

وبالمثل الإتحاد الأوروبى والبرلمان الأوروبى بعد زيارتى لهم فى بروكسل وعرضت عليهم كرئيس لوفد مصرى ضم السيد نائب رئيس هيئة الاستثمار والسيد رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة وهو جاهز لتوفير دعم وفهم سياسى بأى مساهمة من مؤسسة مالية أو بنك أوروبى سيشارك فى مشروعات إستثمارية فى ظهير الموانى المصرية أو فى قطاع النقل البحرى عامة.

وجارى الآن التعاون بين وزارة النقل وقطاع البترول فى محاولة لزيادة عدد الشركات العاملة فى مجال الخدمات وتطويرها.

وفى كلمة الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى قال سيادته:

وفى مجال التدريب البحرى: قامت مصر ممثلة فى الأكاديمية العربية بتدريب أعضاء من ٥٨ دولة عربية وأفريقية وذلك منذ إنشائها عام ١٩٧٢ فى إطار برنامج الأمم المتحدة الإنمائى ومن أهم هذه الدول:

دول شمال أفريقيا (الجزائر، المغرب) كما ساهمت بنسبة كبيرة فى دول مثل أثيوبيا ١٨٦، غانا ١٨٢، نيجيريا ٩٩٩، تنزانيا ٣٣٣، سيراليون ٩٧، ساحل العاج ١٨، ليبريا ١٨٩، ارتيريا ٤٧١، كينيا ٩٠، الجابون ٤٢ بالإضافة إلى ناميبيا، الكاميرون، مدغشقر، زائير، غينيا، توجو، زيمبابوى، موزمبيق، جيبوتى.

كما عرضت مصر إستعدادها للتعاون بين دول أفريقية جديدة وذلك من خلال مندوب عن الأكاديمية فى إجتماعات اللجنة الفنية للمنظمة حيث وقعت مصر مع IMO على إتفاقية لمدة سنتين تجدد لتقديم منح دراسية للدول الأفريقية ومنح دول شرق أفريقيا ١٦ منحة دراسية من الأكاديمية.

وفى نهاية هذا الحديث الشيق الفريد نقدم جزيل الشكر لسيادة اللواء شيرين حسن على سعة صدره لنا وعلى حسن تنظيمه لهذا المؤتمر الإقليمى العالمى الناجح.



حازم عبد الحليم

توصيات المؤتمر

١- توجيه الشكر إلى شعب وحكومة جمهورية مصر العربية ويسجل المؤتمر تقديره لدعم الحكومة المصرية للإدارة الرائعة والإشادة بالحضور المتميز للسادة الوزراء والدعم المقدم من طرف المنظمات والشركات القابضة وكرم الضيافة الذى شمل كافة الأعضاء والشكر للسيد/ محافظ الإسكندرية وكل المنظمين من إدارة النقل البحرى المصرى وكل المتحدثين أثناء الإجتماع.



اللواء/ إبراهيم يوسف

٢- الحث على التصديق على ميثاق النقل البحرى الأفريقى - مؤتمر وزراء النقل الأفارقة عام ١٩٩٤، والذى يشجع على تحقيق أحكام الميثاق وتشجيع دولة العلم ودولة الميناء بنشر الوعى بين الدول مع مراجعة الميثاق آخذين فى الإعتبار تنفيذ قرارات الإتحاد الأفريقى الموافق عليها فى الإسكندرية.

٣- توفير موارد لإدارة الموانى الميكانيكية التى إستضافت المؤتمر الخامس مسجلين أن منطقة شرق أفريقيا ستقوم بإستضافة المؤتمر الخامس فى ديسمبر ٢٠٠٥ بجمهورية كينيا.

٤- شكر المفوضية الأفريقية لدعوة المؤتمر الرابع وقيامها بتحويل المؤسسات الأفريقية وخاصة العلاقة بين الإتحاد الأفريقى والمفوضية ومنحها صفة المنظمات المتخصصة فى الإتحاد المينائى الأفريقى.

٥- شكر قطاع النقل البحرى المصرى للدعم الذى يقدمه للجنة الأفريقية.

٦- التوصية بالشكر للمجموعة الأوروبية (ميناء روتردام ..) لدعم أنشطة الجمعية الأفريقية وتدريب الموارد البشرية وتعبر الجمعية الأفريقية عن شكرها لإدارة روتردام وهامبورج للتعاون القائم بين الموانى الأوروبية والأفريقية.

٧- مراجعة المؤتمر لخطة العمل للجمعية الأفريقية والأخذ فى الإعتبار التطور الكبير فى الموانى والجمعية تطالب بمراجعة خطة العمل وربطها بالجو العام وأن تضمن التوعية ونشرها بين الجهات المعنية.

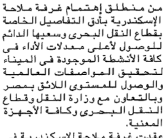
٨- الأخذ فى الإعتبار المنح المقدمة من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وعددها (٦ منح) لمدة ٤ أعوام و(١٦ منحة) داخل دول الكوميسا و(٢ برنامج قصير) لكل دولة مباشرة أو عن طريق الجمعية الأفريقية وتوجيه الشكر للأكاديمية على ذلك.



تحت مظلة

غرفة ملاحة الإسكندرية وبالتعاون مع قطاع النقل البحرى

اللواء شيرين حسن يلقى الضوء على السياسات والمحددات والأهداف المستقبلية لقطاع النقل البحرى



من منطلق إهتمام غرفة ملاحة الإسكندرية بأدق التفاصيل الخاصة بقطاع النقل البحرى وسعيها الدائم للوصول لأعلى معدلات الأداء فى كافة الأنشطة الموجودة فى الميناء لتحقيق المواصفات العالمية والوصول للمستوى اللائق بمصر وبالتعاون مع وزارة النقل وقطاع النقل البحرى وكافة الأجهزة المعنية.

عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية فى (٢٩ نوفمبر الماضى) بقاعة ميراچ بالإسكندرية ندوة برئاسة اللواء بحرى/ شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل - رئيس قطاع النقل البحرى تحت عنوان:

[النقل البحرى: السياسات والمحددات والأهداف المستقبلية]

وقد إتسم اللقاء بكثافة الحضور حيث شمل بعض المحافظين وقيادات محافظة الإسكندرية وقطاع النقل البحرى وممثلى بعض الوزارات وهيئات الموانئ وغرف الملاحة ورؤساء الشركات من القطاعين العام والخاص والتى تعمل فى مجال النقل البحرى كما ضم اللقاء عدد من الإعلاميين من مختلف الأجهزة الإعلامية وممثلى بعض الهيئات الأكاديمية والبحثية.

وكانت الندوة بمثابة وجبة دسمة تطرق من خلالها اللواء شيرين حسن لمختلف القضايا بل إلى العديد من القضايا التى تشغل قطاع النقل البحرى والسوق الملاحى مؤكداً أن قطاع النقل البحرى على أعتاب مرحلة جديدة وهى بداية إرساء إستراتيچية واضحة الملامح للنقل البحرى فى مصر تتدرج فى المستوى الكلى من هيكلة القطاع ثم هيئات الموانئ وصولاً إلى المستوى الجزئى متمثلاً فى الوحدات الإقتصادية، ووصف النقل البحرى بالمثلث وأضلاعه هم:

١- أدوات النقل البحرى والتى تمثلت فى الأسلوب التجارى - الموانئ الرئيسية والموانئ التخصصية وشركات الشحن والتفريغ وغيرها من الشركات العاملة بمجال النقل البحرى.

٢- مجتمع النقل البحرى متمثلة فى غرف الملاحة والإتحادات والعمالة والخبراء بالنقل البحرى.

٣- إدارة النقل البحرى والمتمثلة فى الإدارة الحكومية وليست فى قطاع النقل البحرى فقط أو إدارة هيئة الميناء وإنما هناك أدوات أخرى لا يمكن أن يكون هناك نقل بحرى بدونها مثل الخرائط والطقس والمسافة وغيرها من العوامل الجغرافية.

مشيراً إلى وجود تعريف آخر للنقل البحرى وهو أحد حلقات سلسلة النقل متعدد الوسائل مؤكداً أن ترتيب مصر كصناعة نقل بحرى على مستوى العالم هو (٢٩) هنا رغم أن صناعة الخدمات البحرية لم تأخذ حقها الأمثل من الإهتمام ولا تتناسب مع حجم الإستثمارات المبذولة فى الموانئ إلى حد ما.

تغطية
ياسمين عبد المجيد

مؤكداً على أن خطة الوزارة هى تحسين ورفع معدلات الأداء للوصول للمستويات العالمية وحدد عدة عوامل للإرتقاء بالنقل البحرى كالإهتمام بالقطاع الخاص والعناية بالطرق والنقل مؤكداً أن الوزارة سوف تعمل على إيجاد كل عناصر المنظومة المتكاملة ليصبح النقل البحرى مهيأ ليلعب دور قاطرة الإقتصاد المصرى فى المرحلة المقبلة وأضاف أن بشئ من التضحية بالمنفعة الخاصة ستحقق المنفعة العامة. وبجهد مشترك من جميع القطاعات وهيئات الموانئ والشركات بقطاعيها العام والخاص سيحقق الهدف المرجو من النقل البحرى.

وقال أن بالمفهوم السابق للنقل البحرى لابد من وجود بضاعة ليتواجد الخط الملاحى الذى ينقلها، رغم أنه بالطرق يقال أن الطريق يصنع الحضارة فعند شق طريق يفتح معه أبواب التجارة والصناعة والرخاء ، فتبنى الحضارة من هنا فإن تواجد الخط الملاحى سوف يشجع المستثمر أو المورد على إستخدامه لنقل تجارته عليه مشيراً إلى أن الوزارة تقف جنباً إلى جنب مع كل مستثمر يبدأ بخطوة قد تعرضه فى بدايتها لشيء من الخسارة.

أيضاً تحدث اللواء شيرين حسن عن دور ومهام قطاع النقل البحرى ضمن ورقة عمل وفقاً للقرار الجمهورى رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ والتى منها:

دور ومهام قطاع النقل البحرى بوزارة النقل وفقاً للقرار الجمهورى رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢

١- تطوير مرافق النقل البحرى والنهوض بها بما يواكب التطورات العالمية فى صناعة النقل البحرى ووضع الخطط اللازمة لإنتظام سير العمل بهذه المرافق والإرتفاع بمستواها إلى أقصى درجة من الكفاءة حتى يتحقق دورها المنشود فى خدمة الإقتصاد القومى والعمل على تأمين السلامة فى المياه الإقليمية وتوفير العمالة القادرة على مسايرة التقدم العلمى والتكنولوچى فى صناعة النقل البحرى.

٢- وضع تخطيط يكفل رفع كفاءة مرافق النقل البحرى وتطويرها بما يتمشى مع التطور العالمى.

٣- رسم السياسة العامة لإنشاء الموانئ والمنائر وتطويرها بما يكفل رفع كفاءتها لمواجهة حجم التجارة العالمية.

العمل على توفير وسائل المساعدات للملاحة البحرية فى المياه



السيد اللواء بحرى / محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر وبجواره السيد/ فتح الله عبد العزيز والسيد الربان/ محمد العقاد ماهوني

الإقليمية لتأمين سلامة الملاحة فيها.

٤- الإشراف والرقابة على تنفيذ الخطة الموضوعة لتأمين سلامة وحدات النقل البحرى وحركتها وجميع المنشآت الثابتة والمنقولة وكذلك الأجهزة والمعدات التى ترتبط بنشاط النقل البحرى.

٥- الأهداف الفرعية كما حدد الهدف الإستراتيجى العام لقطاع النقل البحرى وهو المساهمة الفعالة فى نمو الإقتصاد القومى بتفعيل تجارة مصر الخارجية وخلق موارد وفرص عمل جديدة، بتفعيل الكيانات القائمة وتحسين أداء كل مكونات منظومة النقل البحرى لتصبح قادرة على المنافسة العالمية.

من خلال السياسات التالية:

* التسويق الخارجى التركيز على الفرد وإطلاق قدرات المصريين الخلاقة لتفعيل نتائج ما تم بنائه وإنفاقه
* إستخدام مؤشرات الأداء العالمية والعلمية) كعلامات فارقة للقياس
* التوافق بين التطوير والتشريع،



المهندس حسام لهيطة رئيس الغرفة فى صورة تذكارية مع بعض من الحضور

(Land Lord) فى إدارة الموانى الرئيسية.

* الإهتمام بتقديم الخدمة للمواطن والوطن.
* مساهمة القطاع الخاص وتقليل تدخل الدولة فى تسعير الخدمات التى يقدمها القطاع الخاص.
* الشفافية والتنسيق والتشاور مع كل أطراف صناعة النقل البحرى.
* دقة البيانات والمعلومات كأساس للتحليل والتخطيط والدراسة.
* تعميم الإدارة الإليكترونية الشاملة بكل الموانئ.
* قبول المخاطرة المحسوبة فى المشروعات الكبيرة ومراعاة حساسية خطوط الملاحة العالمية الشديدة.
* إستقرار السياسة والرسوم والتعريفات.
* التخطيط المركزى والتنفيذ اللامركزى.

مع إعتبار المحددات الآتية:

* السيادة
* البيئة
* السلامة
* الإلتزام بالأولايات
* التعاون والتنسيق داخلياً وخارجياً مع كل مكونات المنظومة والوزارات والمحافظات
* التركيز على اللوجستيات وصناعات القيمة المضافة فى منطقة الظهير
* مراعاة الإعلام والإعداد المسبق لكل تشريع
* الإلتزام بقرارات وقوانين المجتمع الدولى البحرى وكل ما وقعت عليه مصر من إتفاقيات وقرارات
* الميناء معبر وليس مخزن وهو أحد حلقات النقل متعدد الوسائط.

مع التلب على العوائق الآتية:

مالية: مثل:

* وجود سياسة مالية تشجع القطاع الخاص على تملك السفن.
* الضرائب على المبيعات تقلل من إقبال القطاع الخاص على تملك السفن.
* قروض وفوائد قروض على مشروعات البنية الأساسية تعوق نمو الموانئ وربحيتها.

تشريعية: مثل:

* وجود تشريعات قديمة للغاية.
* قلة عدد المشرعين الملمين بالقوانين البحرية العالمية وقرارات IMO الواجب إعتبارها عند إصدار التشريعات البحرية المصرية.
* التأثر الشديد بالعالم الخارجى.

مادية: مثل:

* أعماق بجوار أرصفة قديمة.
* كثافة عمالة فى الشركات البحرية بالشركة القابضة للنقل البحرى والبرى.
* عدم وجود ظهير فى بورسعيد، الإسكندرية، السويس، الغردقة.

أخرى: مثل:

* تفرق مكونات منظومة النقل البحرى على الوزارات المختلفة مما يعوق أى تخطيط طويل الأجل وأى سعى للتطوير الحقيقى السريع.

مؤكداً أنه سيتم تحقيق هذه الأهداف من خلال البرامج الأربعة التالية والتى عرضت على السيد رئيس الجمهورية ورئيس الوزراء:



السيد اللواء صبرى العدوى محافظ الإسماعيلية فى حديث جانبى مع اللواء شيرين حسن واللواء محفوظ طه مرزوق

أولا: إعادة الهيكلة:

١- إعادة هيكلة قطاع النقل البحرى بوزارة النقل لتفعيل أدائه لمهامه ومسئولياته الحالية.

٢- إعادة هيكلة هيئات الموانئ المصرية الرئيسية لتطبيق أسلوب الإدارة المالكة.

٣- إعداد وتهيئة كل الشركات العاملة فى مجال صناعة النقل البحرى للعمل وفق آليات السوق كوحدات إقتصادية مستقلة لها مواردها الذاتية.

٤- تحويل مصلحة الموانئ والمنائر إلى هيئة السلامة البحرية.

٥- تضمين قانون الجمارك الجديد بما يسمح بإنشاء الموانئ الجافة.

٦- إعادة هيكلة الإدارة المركزية لحماية البيئة برئاسة قطاع النقل البحرى بوزارة النقل لتكون الإدارة المركزية للموانئ التخصصية وحماية البيئة البحرية مع إستبدال مسمى الإدارة المركزية للأمانة العامة ليصبح الإدارة المركزية للشئون المالية والإدارية ،بقاء باقى الإدارات المركزية .



الربان عاطف مرونى يرحب بالسيد محافظ الإسماعيلية

ثانيا: تطوير الأداء الإقتصادى وتشجيع الإستثمار:

١- توفير كافة التسهيلات ومنح الإمتيازات وتخفيض أسعار الخدمات بالموانئ.

٢- توجيه القطاع الخاص للمشاركة فى الإستثمار فى إقامة وإنشاء وإدارة وتشغيل البنية الفوقية والمرافق المينائية وممارسة الأنشطة المختلفة داخل الموانئ البحرية الرئيسية.

- مساهمة القطاع خاص فى إنشاء ركات ملاحية وتملك سفن حديثة للنقل.

- توفير الإمكانيات الموانئ لإستقطاب كبر قدر من سفن الحاويات لتشجيع جارة الترانزيت.

- التوسع فى إنشاء رصفة تخصصية حديثة.

٦- التوسع فى إنشاء الموانئ التخصصية بواسطة القطاع الخاص والوزارات الأخرى كالبترول والصناعة والسياحة.

رابعا: رفع كفاءة الجهاز الإدارى:

١- إدخال وتعميم نظام الإدارة الإلكترونية الداخلية للموانئ.

٢- الإهتمام بتدريب الكوادر البشرية وإعداد القيادات الشابة المدربة علمياً.

٣- رفع كفاءة الإدارة والتشغيل بكل مكونات منظومة قطاع النقل البحرى.

٤- تحديد ونشر معدلات أداء الموانئ العالمية.

٥- الشفافية فى المعلومات والتنسيق المسبق مع العملاء والمواطنين والقطاع الخاص عند إصدار القرارات والقوانين.

٦- الإهتمام بالتسويق الخارجي ونشر مفهوم التسويق مسئولية الجميع.

ولكن المطلوب من الجميع.

- دقة المعلومة والإعتماد على الأرقام والحقائق.
- أمانة العرض لكل جوانب الموضوع.
- مراعاة مصالح القطاعات الأخرى عند عرض مطلب أو مقترح ما.

وأنهى اللواء شيرين حسن الندوة على وعد بلقاء آخر جديد ليفتح فيه دائرة الحوار مع الجهات العاملة بقطاع النقل البحرى لتقترب المسافات أكثر وأكثر وقد شهد الجميع على مدى أهمية هذه الندوة والتى أضافت نجاحاً جديداً فى سجل نجاحات غرفة ملاحة الإسكندرية رئيساً وأعضاء مجلس إدارة وعاملين ونحن نتمنى لهم ولرئيس قطاع النقل البحرى مزيداً من التقدم والنجاح إن شاء الله.

أين تذهب ثروتنا السمكية؟!

تحقيق / ميادة محمود

حبا الله مصرنا العزيزة بالعديد من الهبات والثروات، ومن أهمها الثروة البحرية ... فكما قال المؤرخ الشهير «هيرودوت» مصر هبة النيل، فأنا أقولها أيضاً بأن النيل هو هبة لمصر، كما أن البحر المتوسط هبة لها وكذلك البحر الأحمر أيضاً.

فمصر بموقعها الجغرافى المتميز تطل على البحر المتوسط والبحر الأحمر ويمر بها نهر النيل العظيم كما تحتوى أراضيها على بحيرات ثرية كثيرة.

حيث تتنوع ثروتنا البحرية ما بين الأسماك، الإسفنج، أسماك الزينة، ولكن وعلى الرغم من ذلك إلا أن كل نوع من هذه الكائنات البحرية يواجه مشاكل تعيق إستغلاله بالشكل الأمثل.

«فالإسفنج» منتشر فى البحر المتوسط وكان يتم إصطياده والإتجار فيه، ولكن هذا النشاط توقف منذ فترة بسبب مرض انتشر فى المناطق الغنية بالإسفنج فأصابه بالإنكماش والهزال وجعله غير متماسك.

وكان السبب فى إنتشار ذلك المرض هو التلوث الذى أصاب مياه المتوسط، فالمتوسط كما نعرف هو أشبه ببحيرة مغلقة تطل عليه الكثير من الدول التى تصب فيه مخلفاتها وملوثاتها، وبذلك تكون هذه الدول هى المتهم الأول فى ضعف الإسفنج. ولكى نعيد الإسفنج إلى حالته الطبيعية الجيدة يجب على دول المتوسط الكف عن تسريب مخلفاتها إلى المياه والعمل على معالجة هذا التلوث القائم، مع إستمرار التجارب والكشوف العلمية التى تجرى حالياً كل عام لمعرفة هل تم القضاء على المرض أم لا.

أما **«أسماك الزينة والشعاب المرجانية»** فتتوافر بشكل غزير فى البحر الأحمر. يتم تصدير جزء كبير من أسماك الزينة للخارج ويدر عائد كبير للدولة، أما الشعاب المرجانية فلا يتم إستخراجها فهى مخصصة لخدمات الغوص والإستمتاع بمشاهدتها فقط ولا يصح إصطيادها، حيث أنها نادرة والحفاظ عليها هو حفاظ على البيئة.

أما **«ثروتنا السمكية»** فهى أهم شق فى عالم البحار لأنها مصدر أساسى وغنى بالبروتين الغذائى، فالأسماك تحتوى على عناصر غذائية هامة جداً لجميع الأعمار خاصة كبار السن وتكاد لا تخل أى مجلة صحية من نصائح تشيد بفوائد الأسماك وما تحويه من بروتينات وفيتامينات مفيدة لكافة أجهزة الجسم ولمقاومة الشيخوخة.

وعلى الرغم من أن مصر تمتلك مسطحات مائية كبيرة إلا أنها غير مستغلة بالشكل الأمثل، ولذلك نصدر كميات بسيطة من الأسماك الجيدة فقط ونستورد باقى إحتياجاتنا من الأسماك من الخارج فمصر لم تصل بعد إلى مرحلة الإكتفاء الذاتى.

وعن أهم المصائد السمكية فى مصر فتشمل بحار - محيطات - مزارع سمكية ونهر النيل.

فنهر النيل: يستخرج منه بعض أنواع أسماك المياه العذبة.

أما المزارع السمكية: فهى منتشرة فى جميع المحافظات ويملكها أفراد أو شركات.

البحيرات المصرية: كثيرة وتشمل (بحيرة ناصر - البردويل - البرلس - المنزلة - قارون - مريوط - وبحيرة ملاحة بورفؤاد).

بحيرة ناصر: من أكبر بحيرات العالم ذات مساحة شاسعة تمتد من جنوب أسوان إلى حدود السودان، كانت طرق الصيد بها متخلفة، وتوحشت أسماكها نتيجة لعدم الإهتمام بها.

ولكن مؤخراً بدأت هيئة تنمية الثروة السمكية فى اللجوء إلى أساليب جديدة لتطهيرها وبالفعل بدأ الإنتاج يزداد إلى حد ما.

باقى البحيرات: تعتمد بشكل كلى على الزريعة، حيث يتم تزويدها بالسمك الزريعة فى مواسم معينة ثم يتم إصطياده فى مواسم الصيد.

البحار: وبالطبع هى البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط وعلى الرغم من كبرهما إلا أنهما يشهدا قلة إنتاج ويرجع ذلك إلى سببين هامين:

(١) **الصيد الجائر:** وهو صيد السمك الصغير أو سمك الزريعة ونقله إلى المزارع مما يعرضه للنفوق وعدم الإستفادة منه.

فى الدول المتقدمة هناك هيئات رقابية تفتش على الصيادين فى البحر أثناء الصيد وبالتالى لا يظهر الصيد الجائر فى هذه الدول.

(٢) **الملوثات** من صرف صحى ومخلفات زراعية وصناعية ومياه مصانع محملة بالمواد الكيماوية.

وكل ذلك يؤثر على صلاحية المياه وقدرة السمك على التنفس والحياة.

ولمواجهة كل هذه المشاكل بدأت مصر تتخذ خطوات إيجابية نحو تنمية الثروة البحرية عامة والسمكية على وجه الخصوص.

حيث يوجد بمصر هيئة تنمية الثروة السمكية، وهى إحدى الهيئات التابعة لوزارة الزراعة، وتشرف على كل المصائد على مستوى الجمهورية ولها مكاتب وموظفين فى جميع أماكن الصيد.

وتحاول الهيئة الآن تعميم تطبيق الأساليب الفنية الصحيحة فى الصيد وكيفية تنمية الإنتاج السمكى ونقل الأسماك والزريعة إلى المزارع وأماكن التربية.

ولكن المشكلة الأكبر تبقى فى مراكب الأهالى التى قد تحتوى على شباك غير قانونية وقد تبحر خلسة فى بعض الأماكن المحظورة لتقوم بعمليات الصيد الجائر .. فيجب أن تقوم الجهات المختصة بمحاربة ذلك بتكثيف تواجدها فى المياه الإقليمية لمراقبة هذه المراكب أثناء عملية الصيد، ومراقبة عودتها وتفتيشها عند دخولها الموانئ للتعرف على نوعية الأسماك وأحجامها، ومدى قانونية عمليات الصيد.

وفى حالة المخالفة يتم سحب الترخيص للحد من إهدار مواردنا البحرية الثمينة..

وكما كان لزاماً علينا أن ندق ناقوس الخطر وننبه الجميع لخطورة هذه المشكلة، والوقوف على أبعادها وأسبابها، كان لزاماً علينا أيضاً أن نقدم بعض المقترحات التى قد تساعد فى زيادة الإنتاج السمكى المحلى...

* **الإستفادة من الخبرات المصرية، وتغذية القيادات والمناصب الإشرافية بالعقول المناسبة من ذوى الخبرة والمتخصصين.**
* **الإستعانة بخبرات أجنبية فى بعض التخصصات مثلما حدث فى بورسعيد، حيث أن الأكوادور أكبر دول العالم وأكثرها خبرة فى إستزراع الجمبرى - أقامت مشروعاً فى مجال الجمبرى فى بورسعيد، فيجب تعميم هذه التجربة.**
* تطوير مراكب الصيد وتزويدها بأحدث الأجهزة والتكنولوچيا التى تحدد أماكن تجمع أسراب الأسماك لتتبعها وإصطيادها.
* **عقد إتفاقيات دولية للتعاون فى المجال البحرى مع دول الجوار العربية والأجنبية فمؤخراً تم إحتجاز سفن مصرية فى ليبيا والسودان.**
* ولأن التنمية البشرية هى العامل الأساسى لنجاح أى نشاط فيجب تدريب الصيادين بعمل برامج ودورات لتنمية مهاراتهم ورفع كفاءتهم.
* وأيضاً - أخيراً وليس آخراً - يمكن تبادل الخبرات مع الدول الخبيرة مثل اليابان.

وذلك للحفاظ على ثروتنا السمكية من الضياع ...

***

محطات وأخبار

التحذير من الهجرة غير الشرعية

حذر السفير محمد رفعت **الطهطاوى** سفير مصر فى ليبيا من لجوء الشباب المصرى إلى الهجرة غير الشرعية لأوروبا وتعريض حياتهم لخطورة بالغة سواء من إستغلال عصابات التهريب لهم أو مخاطر الغرق فى البحر، وقد إجتمع نصر المبروك أمين اللجنة الشعبية العامة الليبية للأمن العام بوفد مفوضية الشئون الأمنية بالإتحاد الأوروبى حيث تم بحث برامج معالجة ظاهر الهجرة غير الشرعية فى إطار التفاهم والتعاون بين الإتحادين الأوروبى والأفريقى.

الربط بين مصر والسودان

إلتقى السمانى الوسيلة السمانى وزير النقل السودانى بالدكتور **عصام شرف** وزير النقل و**محمود أبو زيد** وزير الموارد المائية والرى و**فايزة أبو النجا** وزيرة التعاون الدولى و**محمود محى الدين** وزير الإستثمار حيث تم بحث إستكمال تنفيذ مذكرة التفاهم الموقعة بين حكومتى البلدين والتى تتضمن مشروعات للربط بينهما بخطوط السكة الحديد والنقل البرى والنهرى، وقد صرح السمانى بأنه تم الإتفاق على زيادة طاقة المجرى الملاحى النهرى بين حلفا والخرطوم عن طريق وزارتى النقل فى البلدين، كما تم الإتفاق على تشكيل اللجنة المكلفة بإعداد الدراسات الخاصة بمشروعات الترابط بين البلدين ومن أهمها ربط السكة الحديد بطول ٤٥٠ كيلو متر، والقيام بحملة لترويج هذا المشروع وغيره فى المنطقة العربية.

المعرض التجارى للبلدان الآسيوية

تستضيف البحرين فى الخامس من فبراير القادم الدورة العاشرة للمعرض التجارى للبلدان الإسلامية والملتقى الحادى عشر للقطاع الخاص لتنمية التجارة والإستثمار فى المشاريع المشتركة بين البلدان الإسلامية، ويشارك فى الدورة حشد كبير من رجال الأعمال والتجار والإقتصاديين.

خط نقل بحرى مصرى إيطالى

إفتتح أنطونيو بادينى سفير إيطاليا بالقاهرة لقاء عمل بين هيئة ميناء تريستا الإيطالى ومجلس الحاصلات الزراعية المصرية وشركة الملاحة المصرية حيث تم التوقيع بالحروف الأولى على مذكرة تفاهم لتشغيل خط نقل بحرى مباشر ومنتظم بين موانى الإسكندرية ودمياط وتريستا لتوصيل المنتجات البستانية المصرية إلى الأسواق الإيطالية والأوروبية بجانب مضاعفة حجم الصادرات.



تخطيط موانئ الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر

Container Ports Planning by Using Multi Criteria Analysis

"The Dutch Experience"-- «الخبرة الهولندية»

مهندس / محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

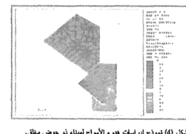
هذا المقال هو ملخص للدراسة التى عرضها المؤلف فى المؤتمر العالمى السادس لهندسة الموانئ والشواطئ (COPEDEC,VI) بكولمبو / سرى لانكا عام 2003

الجزء الأول:

«التحليل المتعدد العناصر - إعداد التخطيطات - هدوء الميناء بالنسبة للأمواج»

يعتبر أسلوب التحليل المتعدد العناصر (Multi Criteria Analysis, MCA) من الأساليب المعروفة والمعتمد عليها سواء فى مجال النقل البحرى أو المجالات الهندسية. ويعتمد هذا التكنيك على تقييم العناصر المختلفة المتداخلة والخاصة بالمشروع بإستخدام التقييم الموزون (Weighing and Rating) وذلك لتقييم فعالية وجدوى البدائل المختلفة المطروحة. ويعتبر تخطيط الموانى وخصوصاً موانئ الحاويات من الدراسات ذات الحساسية والتى تحتاج إلى عنصرى الدقة والخبرة حيث أنها تعتمد على العديد من العناصر مثل الهدوء تحت تأثير الأمواج، التشغيل الأمثل الفعال، التأثير البيئى لتواجد الميناء، العامل الإقتصادى مبنياً على حسابات التكلفة والعائد من المشروع وأخيراً العوامل الملاحية وإمكانية الدخول والمناورة السلسة للسفن الداخلة والخارجة ومن الميناء (Calmness, Operation, Environmental Effect, Economic Aspects and Navigational Conditions). ويعتمد كل عامل من العوامل السابقة على العديد من العوامل التفصيلية والتى تختلف فى أهميتها تبعاً لموقع الميناء (دولة نامية / دولة متقدمة).

التخطيط الأمثل لموانئ الحاويات: للوصول إلى التخطيط الأمثل لموانئ الحاويات فإنه يتم طرح مجموعة من التخطيطات البديلة (Layouts Alternatives) بواسطة طاقم مهندسى التخطيط القائم بإعداد المشروع. ثم يتم تطبيق دراسة التحليل المتعدد العناصر عليها

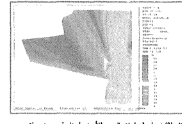


شكل (4) نموذج لدراسات هدوء الأمواج لميناء ذو حوض مغلق.

وذلك لإمكان إختيار أفضل البدائل وأكثرها ميزة لتحقيق أفضل تشغيل وأعلى عائد. ولإعداد التخطيطات المناسبة للميناء المقترح فإنه يلزم أولاً عمل رفع مساحيد هيدروجرافى للمنطقة (Hydrographic Survey) وإعداد الخرائط الكنتورية لها وذلك لتحديد الأعماق المختلفة بمنطقة المشروع. ومن واقع خرائط المسح الهيدروجرافى يتم وضع التطورات المبدئية لتخطيطات الميناء المختلفة مع محاولة الإستفادة من الطبيعة قدر الإمكان بإختيار موقع قناة الإقتراب (Access Channel) فى المياه العميقة وذلك لتقليل تكاليف أعمال التكريك قدر الإمكان. وبصفة عامة فإنه يوجد نوعين أساسيين من التخطيطات لموانى الحاويات، النوع الأول منها هو التخطيط المغلق (Closed Basin System) وهو التخطيط التقليدى والمعروف لمعظم الموانئ حيث ينحصر إتصال الميناء بالمياه الخارجية عند منطقة فتحة المدخل للميناء. أما النظام الثانى فهو نظام الحوض المفتوح (Open Basin System).

وهذا النظام لا يستخدم إلا فى حالة الضمان الكامل لعدم وجود إختراق للأمواج (Wave Penetration) أو وجود رياح قوية (Strong Wind) أو أعاصير (Cyclones) أو رياح قوية لحظية التأثير (Gust Pumps) تهاجم الميناء من إتجاه الجزء المفتوح منها. والشكل رقم (1) يوضح نموذج لتخطيط ميناء مغلق والشكل رقم (2) يوضح نموذج الميناء ذو حوض مفتوح قبل وبعد تعديله. ولضمان التطبيق الفعال لتكنيك التحليل متعدد العناصر فإنه يلزم التحديد الدقيق لمتطلبات تخطيط ميناء الحاويات للعوامل الأساسية السابق ذكرها.

دراسات الهدوء للأمواج: بالنسبة للأمواج فإنه من المعروف أن



شكل (3) نموذج لدراسات الهدوء للأمواج لميناء ذو حوض مفتوح.

دراسات تخطيط الموانئ هدفها الرئيسى هو تحقيق الهدوء الكامل (Calmness) وذلك لضمان عملية مناولة ناجحة وفعالة. وتنص القواعد العالمية الصادرة عن منظمة (PIANC) الخاصة بالدراسات البحرية ألا يزيد إرتفاع الأمواج داخل منطقة حوض الميناء ودائرة الدوران (Port Basin and Turning Area) عن 50م. وألا يزيد عن 90م بمنطقة قناة الإقتراب. ومع التطور الهائل لأجيال سفن الحاويات فإن الإتجاه الحديث هو إستخدام القواطيع العرضية (Cellular Guides) لتنظيم عملية الرص للحاويات على ظهر السفينة بإستخدام نظام (GPS) وبالتالى فإنه يلزم ألا يزيد إرتفاع الأمواج داخل ميناء الحاويات المستقبل لهذه الأنواع من السفن عن 20.م إلى 30.م لضمان عدم حدوث حشر للحاويات بين تلك القواطيع أثناء عمليات الرص والمناولة. وتعتمد دراسات الهدوء لموانئ الحاويات على إجراء ما يعرف بإسم (Agitation Study) والتى تشمل دراسة ظواهر الإنتشار والإنكسار والإنعكاس والإقتراب للأمواج داخل الميناء (Diffraction, Refraction, Reflection and Penetration) والشكل رقم (3) يوضح نموذج لدراسات الهدوء لتخطيط ميناء ذو الحوض المفتوح وذلك فى المراحل النهائية التى تم فيها تعديله. والشكل رقم (4) يوضح نموذج لدراسات الهدوء لتخطيط الميناء ذو الحوض المغلق ودراسات الهدوء السابق ذكرها يتم عملها بالإعتماد على نماذج إما الفيزيائية (Physical Models) والتى تمثل البديل المكلف للمشروع أو النماذج الرياضية (Mathematical Models) والتى أصبحت البديل الأفضل والأرخص للدراسة، وخاصة مع التطور الهائل فى تكنولوجيا الحاسبات وطرق الحساب الرياضية. وبناء على نتائج النموذج الرياضى المستخدم لدراسة الهدوء فإنه تم عمل التعديلات اللازمة للتخطيط وذلك بنقل رصيفين رسو من الحد العلوى إلى الحد السفلى للميناء وتعديل ميل أرصفة الحد السفلى لتكون أكثر إتجاهاً إلى المياه العميقة، كما تم تعديل زاوية الميل لأرصفة الحد الغربى لتصبح ذات زاوية منفرجة بدلاً من الحادة لتحقيق أكبر هدوء ممكن وتقليل تأثير عملية الإنعكاس للأمواج داخل حوض الميناء.

قرأت لك

الجريمة فى النقل البحرى

عميد بحرى متقاعد/ عبد العزيز أبو قنديل عن مجلة BIMCO BULLETTIN **الجزء السادس**

سفن الشبح

تعرضنا فى العدد السابق لجرائم تغيير وجهة السفينة
وسوف نلقى الضوء فى هذا العدد على سفن الشبح.

فى نهاية السبعينيات كثر عدد الجرائم التى أدت إلى فقدان العديد من السفن والبضائع والتى أدت بدورها إلى دفع تأمينات وتعويضات كبيرة وذلك فى منطقة بحر الصين الجنوبى. وتضافرت جهود شركات التأمين فى هونج كونج وسنغافورة وماليزيا وسوق لندن للتأمين. واختارت فريق بحث خاص لمنطقة الشرق الأقصى لتقصى الحقائق فى هذه الخسارة. وانتهى فريق التحقيق من أعماله فى سبتمبر ١٩٧٩ وظهر من تقريره أن ٢٧ حالة خسائر من بين ٤٨ حالة كانت مريبة وتدعو إلى الشك. ومن بين هذه الحالات الـ ٢٧ كانت هناك ١٦ سفينة ممن اشتركت فى الجرائم ويحتمل إغراقها.

لم يُعلن تقرير الفريق ولكن عدد الجرائم البحرية من هذا النوع قل بنسبة كبيرة بعد تسليم التقرير لشركات التأمين. ربما أدت التحقيقات ذاتها إلى إحداث يقظة فى صناعة النقل البحرى وبالتالى قل وقوع الضحايا فى مثل هذه الجرائم وهذا دل على أن المجرمين هربوا ولكن نشاطهم ظل كامناً.

وفى منتصف الثمانينيات عادت التقارير تقول أن حوادث بنفس المنهاج لسرقة حمولات السفن بالكامل عادت إلى الظهور فى نفس المنطقة. وأكدت التحقيقات فى تلك الحوادث عودة العصابات كما كان فى السابق. بالإضافة إلى جرائم أخرى ذات طبيعة مستندية سميت «جرائم سفن الشبح».

ماهى سفينة الشبح؟

سفينة الشبح هى سفينة ذات هوية خيالية. فالسفينة يتم تسجيلها على أساس معلومات كاذبة إلى سلطات التسجيل عن إسمها والأسماء السابقة لها وحمولاتها وأبعادها وكذا هوية صاحبها. ويصدر لها شهادة تسجيل غير حقيقية وبالتالى عند إجراء تحقيق بعد وقوع جريمة لا يوجد لهذه السفينة أثر فى السجلات أو لمالكها أو طاقمها.

والسفن التى تشترك فى مثل هذه الجرائم عادة ما تكون ناقلات صب صغيرة أو سفن بضائع عامة وتكون تحت علم هندوراس أو بنما أو بليز أو سانت فنسنت. ومعظمها عمره من ١٥ إلى ٢٠ سنة وتكون سيئة الصيانة. بالإضافة إلى عدم وجود تأمين على بدنها أو على ماكيناتها ولا تكون مغطاة بنادى حماية وتعويض P+I Club.

ووجود سفينة الشبح يكون بتسهيل من المسئولين فى مكاتب تسجيل السفن الذين يكون لديهم الاستعداد لتسجيل السفن بموجب ما يقدم لهم من مستندات دون بذل الجهد للتحقق من صحة المعلومات. وهذا يمكن أن يحدث إذا ما كانت تلك المكاتب ليس لديها الكفاءة أو فى بعض الأحيان بسبب الفساد والرشوة.

وملاك سفن الشبح هم شركات لا وجود لها إلا على الورق. وهى تعمل فقط قبل العملية ببضعة أيام وتستخدم مكاتب مؤقتة وحتى أسماء المسئولين فيها والتى تُعطى لمكتب التسجيل تكون أسماء وهمية غير حقيقية.

والطواقم التى تُستأجر لعمليات سفن الشبح غالباً ما يكونوا من بورما أو تايلاند أو الفلبين. ويتم استئجارهم بعد دفع حوالى ٣٠٠ - ٥٠٠ دولار للوكيل الملاحى نظير اختيارهم. وعندما تغير السفينة مسارها ووجهتها تُضاعف مرتبات أفراد الطاقم مرتين أو ثلاثة مرات. وفى معظم الحالات تكون البيانات التى فى جواز سفرهم وفى كشف أسماء الطاقم الذى يقدم للمسئولين فى الموانى - بيانات كاذبة - وشهادات الأهلية للضباط مزورة. وبعض أفراد الطاقم يكونوا من المطلوبين للعدالة أو ممن يتتبعهم المكتب البحرى العالمى IMB وبكل دهشة لا يعلم أهاليهم إلا القليل عن أماكن وجودهم. وهذا فى حد ذاته يدل على أن أفراد الطاقم على علم بأن ملاك السفينة والضباط يقومون بعمل خاطئ.

والوكلاء الملاحيين الذين يختارهم ملاك سفن الشبح فى مختلف الدول يكونوا عادة وكالات صغيرة ويكون عملهم الأساسى حجز البضائع وتحصيل أجور النقل بالنيابة عن الملاك. ولجذب المزيد من البضائع تكون أجرة النقل المعروضة عادة أقل من السوق. وهؤلاء الوكلاء عادة ما يقومون بعملهم عن طريق وسيط وليس بالضرورة أن يكون لهم اتصال مباشر بالملاك. ولهذا فإن الوكلاء لا يستطيعون التعرف على الملاك إذا سئلوا فى التحقيق.

وسماسرة تأجير سفن الشبح لا يتعاملون مع الملاك بمستندات أو شيكات لأن عمولاتهم أكبر من العمولات العادية. وبلغت فى بعض الحالات ١٢,٥٪ من إجمالى أجور النقل البحرى.

أما البضائع التى يفضلها ملاك سفن الشبح فهى الجمبرى المجمد والخشب والخشب الحبيبى وزيت النخيل والمنسوجات والأصماغ والمطاط والحديد والنحاس. وعادة ما تكون البضائع ذات قيمة عالية ومطلوبة فى الأسواق حتى يمكن التخلص منها بسهولة وسرعة. كما يُفضل أن تكون هذه البضائع قد طلبها المشترون منذ فترة وينتظرون نقلها فى أقرب وأسرع وقت وفى هذا الجو وتلك المشاهد تظهر سفينة الشبح وتأخذ البضائع وتختفى.

والحادث النموذجى لعملية سفينة الشبح هى ما يلى: فى يوليو سنة ١٩٩٤ شحنت السفينة Spica ٣٫٢٤ طن مطاط أندونيسى من ميناء Padang فى جاوا لنقلها إلى ميناء Fangcheng فى الصين والرحلة تستغرق ١٢ يوماً وكان ميعاد وصولها ١٠ أغسطس سنة ١٩٩٤. لكن السفينة لم تصل وكانت الشركة المالكة للسفينة وكذا شركة إدارتها فى مقر واحد فى سنغافورة. وصاحب الشركة المالكة يدعى السيد Sofian Alwi وهو أندونيسى ويعمل من مكتب مفروش مؤقتاً. وبمجرد إتمام شحن البضاعة وإصدار مستندات الشحن أفرغت مكاتب الشركة واختفى السيد Alwi.

والشركتان مسجلتان فى سنغافورة. وكانت أجرة النقل البحرى قد دُفعت إلى إسم شركة أخرى غير موجودة لأن عنوان تشغيلها مطبعة تجارية. ولما غادرت السفينة Spica ميناء الشحن يوم ٢٩ يوليو غيرت السفينة إسمها إلى الإسم السابق لها وهو Lady Crystal. وكانت الشركة التى تملكها بهذا الإسم شركة أخرى مسجلة فى بنما وكان يملكها شخص آخر من سنغافورة هو السيد Goh الذى اختفى أيضاً. وأقفلت جميع شركاته وهو الآن مطلوب للتحقيق بواسطة السلطات السنغافورية عن هذا الحادث.

اتجهت Lady Crystal إلى هونج كونج وتم تفريغ شحنتها لصالح شركة تجارية مسجلة فى هونج كونج. وأعيد شحن جزئين من الشحنة فى سفينتين صغيرتين من سفن الروافد إلى Fangcheng فى الصين (نفس وجهتها الأصلية) فوصلت إحداها ١٠٠٠ طن فى أغسطس سنة ١٩٩٤ والثانية ١٥٠٠ طن فى أكتوبر سنة ١٩٩٤. بيعت الشحنتان إلى شركة صينية غير المشترين الأصليين. ولكن إحتجزت الشحنتان بواسطة البوليس وبحكم من المحكمة المحلية لخلاف حول ملكية البضاعة بين المشترين الأصليين والمشترى الجديد. وظلت باقى الشحنة حوالى ٥٠٠ طن فاقدة. وبُذلت الجهود لمحاولة العثور عليها. وأخيراً اعتقلت السلطات فى هونج كونج السفينة Lady Crystal لحساب الدائنين لتقصير الملاك فى دفع التزاماتهم المالية وعُرضت السفينة للبيع لسداد الديون.

من الحادث المذكور هناك عاملان يدلان على أنها سفينة شبح. وهذا أدى إلى عدم جدوى الإستمرار فى التحقيق لمعرفة ملاك السفينة الحقيقيين. ومعرفة الشخصية الحقيقية للسفينة وأين أفرغت البضاعة بصفة غير قانونية. ولمن. ومن هم أفراد الطاقم الحقيقيين.

إختطاف السفن:

لدى ملاك سفن الشبح ثلاث طرق للحصول على سفن للقيام بعملياتهم:

أ- شرائها من السوق. ونظراً لإرتفاع أسعار السفن المستعملة. فقد أصبح هذا الحل غالياً.

ب- تغيير إسم سفينة تملكها العصابة. عن طريق تسجيلها بمستندات مزورة.

جـ- إختطاف أو سرقة سفينة حسب الطلب.

* كانت أول سفينة إختفت بعد إختطافها هى السفينة Comicon فى ١٥ فبراير ١٩٨٠. ولم يُعثر على السفينة ولا على طاقمها المكون من ٢٥ فرداً.
* وفى سنة ١٩٨٦ إختفت السفينة Antoinette فى خليج مانيلا وهى راسية مقبوضاً عليها لعدم دفع مصاريف الميناء.
* وفى سنة ١٩٨٧ إختفت سفينتان فى الفلبين هما Mayon, Cresat 1 وكانت راسيتان فى خليج مانيلا وكذا السفينة Irene بعد جنوحها على سواحل جزيرة Cavite.
* وفى ٢٦ مايو سنة ١٩٨٨ إختفت ناقلة صب Negotiator ومعها طاقمها وهى على المخطاف فى خليج مانيلا.
* فى ١٣ سبتمبر سنة ١٩٨٨ إختفت السفينة الليبيرية Silver Med بواسطة ثمانية رجال مسلحين فى خليج مانيلا.
* فى ٢٥ يونيو سنة ١٩٨٨ اختفت السفينة Isla Luzon وعليها ٤٥٠٠ طن حديد فى الفلبين.
* فى ١٤ مارس سنة ١٩٩٠ كانت

السفينة Eastern Galaxy تشحن شحنة من مواسير نحاس قيمتها ٩٨ مليون دولار في الفلبين عندما صعد على ظهرها ثلاث رجال قالوا أنهم من التفتيش البحري وشك أحد البحارة في تحركاتهم. وعندما وجدوا مقاومة من الطاقم هدد الثلاث رجال أفراد الطاقم بالأسلحة وأسرعوا بالنزول من السفينة حيث كان في إنتظارهم لنش سريع. وتركوا وراءهم مسدس وذخيرة وجهاز إيجاد موقع السفينة ومستندات لسفينة شبح تسمى Jimbo.

كان الإعتقاد أن هذه السفينة اختطفت لتخريدها في الشرق الأقصى إلا أن الحقائق أكدت أنها اختطفت لإستخدامها كسفينة شبح. فمثلاً السفينة Silver Med تغير إسمها إلى Sea Rex وأختطفت في أكتوبر سنة ١٩٨٨ وعليها شحنة من جوز الهند مرسلة إلى تايوان. والسفينة Isla Luzon تغير إسمها إلى Nigel وعملت بين تايبيه والصين وكوريا بعد إختطافها.

وطبقاً للمعلومات التي وصلت إلى المكتب البحري العالمي IMB فإنه يمكن إختطاف سفن حسب الطلب في الفلبين بحوالي ٣٠٠ ألف دولار وتسلم السفينة المطلوبة في خلال ثلاثة أيام. وأحياناً يتم الإختطاف أو السرقة بالإتفاق بين العصابات وملاك السفن الغير أمناء بغرض سرقة المؤمنين على البدن.

وبالقبض على الربان Emilio Chenko سنة ١٩٩٢ بواسطة السلطات الفلبينية. وضعت نهاية لعمليات إختطاف السفن في تلك البلاد. فقدإستخدمت العصابات هذا الربان في عديد من عمليات الإختطاف بما في ذلك الناقلة Tabango المملوكة لشركة وطنية فلبينية. وقد قُتل الربان عند محاولته الهرب من سجن حصين في مانيلا.

التزييف في تسجيل السفن:

أكبر صعوبة واجهت تحقيقات سفن الشبح هي التسجيلات المؤقتة التي يصدرها المسئولون في بعض مكاتب التسجيل وخاصة في بنما وهندوراس وبليز وسانت فنسنت. وهم أكثر الجهات في تسجيل سفن الشبح في الحوادث التي عرفت.

وتقدم طلبات تسجيل السفن بواسطة ما يسمى "مكتب النقل البحري" أو "مكتب مساعدات النقل البحري" أو "الشركة البحرية" الموجودة في هذه المناطق. وتكاليف تسجيل سفينة الشبح أكبر من تكاليف العادية عدة مرات. وتقدم المستندات إلى المسئولين في يوم التسجيل. وجميع المعلومات والبيانات الخاصة بمواصفات السفينة التي تبين في شهادة "التسجيل المؤقت" كاذبة.

هذا يعني أن السفينة يمكن تسجيلها تحت عدة أسماء وبمواصفات مختلفة. وهذا يجعل مهمة تتبع سفينة الشبح صعباً.كما يمكن تسجيل سفينة الشبح قبل أن يتسلمها المالك. وهذا الأسلوب كان قد أتبع في محاولة إختطاف السفينة Eastern Galaxy . فقد وجد أن نماذج بوالص الشحن والمانيفستات وشهادة تسجيل خاص بسفينة إسمها Jimbo وكلها تماثل نفس مواصفات السفينة Eastern Galaxy .

وهذه المستندات تسهل لملاك سفن الشبح السرقة وتعطيهم الحماية في حالة التحقيقات القانونية التي قد تجري لاحقاً. أي أنه بالقبض على سفينة شبح تكون هناك صعوبات على الجانب المجني عليه في إثبات الحقيقة أمام المحكمة .

التخلص من البضائع المسروقة:

توجد عصابات من المتخصصين في التخلص من البضائع المسروقة بسرعة . وأحياناً بصفة قانونية .ودلت التحريات أن عدداً من البضائع التي تفرغ من سفن الشبح قد أفرغت خارج ميناء سنغافورة في المياه العامة إما في سفينة أخرى أو في صنادل .

وتباع البضائع المسروقة مباشرة بواسطة إحدى الشركات أو يتم تخزينها في مخازن حتى يظهر المشتري المناسب وفي معظم الأحوال . كانت البضائع المسروقة تباع إلى شركات في الصين أو في الفلبين. والعصابات غالباً ما تجد المخازن التي عادة ما يصعب العثور عليها. فشحنة الخشب من السفينة Happers تم تخزينها في معسكر للجيش في مقاطعة في الصين وكان يحرسها جنود مسلحون حتى تم التخلص منها بواسطة المجرمين.

وهناك مخازن في الفلبين لايسمح للسلطات الحكومية بتفتيشها.

العصابات الإجرامية:

ظهرت فكرة العصابات الإجرامية في تقرير مجموعة العمل للبحث في منطقة الشرق الأقصى . وكان الإعتقاد أنه لا توجد عصابة واحدة وراء كل الخسائر المتعددة. فقد كانت هناك صلة بين المستفيدين من التأمين على أبدان السفن وبين المستفيدين من البضائع . وهذا أكد الإعتقاد بأن هناك عدد من العصابات الصغيرة المستقلة تعمل وأن هناك تبادل بينهما عن أحدث الأساليب الإجرامية.

وأظهرت التحقيقات الصلات بين العصابات. وقد تم تحديد بعض أعضاء في العصابات العاملة في جرائم سفن الشبح. فهؤلاء يعملون تحت إسم شركات مختلفة لها عناوين مختلفة. ولا شك أن لديهم العديد من الإتصالات والمعلومات عن هذه الصفقات الغير قانونية من خبراتهم السابقة.

والمعلومات التي لدى المكتب البحري العالمي تُظهر أن مجموعات مختلفة من المجرمين مسئولون عن جرائم سفن الشبح. ومعظم هؤلاء من الصينيين أو هم من أصل صيني. وهؤلاء يشتغلون في النقل البحري والتجارة والبنوك والتأمين وهم يقومون بأعمالهم بأنفسهم أو يعملون في منشآت معروفة.

والإستثناء من الصلات الصينية كان في سرقة البضائع الأخيرة من السفينة Iskander والسفينة Elnora 8 حيث ظهرت صلات قوية بعصابات من الهند.

واللهجة الصينية تساعد على تحديد تشكيل المجموعة. والمجموعات التي أمكن التعرف عليها تنتمي إلى جماعات من مقاطعات في الصين هي Fuken, Cantonese, Shanghai وهؤلاء يقودهم عدد صغير من رجال الأعمال ذوي الخبرة العالية والذين يعملون من هونج كونج وأندونيسيا والفلبين وتايلاند. أما إدارة العمليات والسماسرة فينتشرون في كل المنطقة من الصين وهونج كونج وتايبيه وسنغافورة وتايلاند وماليزيا والفلبين وأندونيسيا وكوريا. وهؤلاء يجمعون المعلومات وينفذون الخطط كما يمليها عليهم زعماء العصابات.

وهذا التنظيم يغذي العصابات بالمعلومات من عدة مصادر. فهم يلمون بجميع النشاطات في الأسواق كالنقود والبضائع والسفن والمشترين. كما لديهم دراية كافية بأي إجراءات تقوم بها صناعة النقل البحري أو السلطات الرسمية.

ويُعتقد أن العصابات المشتغلة في جرائم سفن الشبح تعمل أيضاً في تجارة المخدرات ونقل المهاجرين الغير شرعيين من المنطقة إلى أمريكا الشمالية. ويحمل عدد من أعضاء العصابات جوازات سفر صادرة من عدة بلاد.

ويعتقد المكتب البحري الدولي IMB أنه بالإمكان الحصول على هذه الجوازات من مصادر غير رسمية ومن غير الضروري أن تكون مزورة. وبعض أعضاء العصابات معروفين للسلطات الرسمية في المنطقة. ولكن لا يمكن محاكمتهم لعدم وجود أدلة على تورطهم في الأعمال الإجرامية. ولدى هذه العصابات إتصالات وطيدة مع أعضاء في الحكومات كما أن هناك إحتمال بوجود صلة مع أحد العائلات الملكية في المنطقة. والعصابات تتبادل المعلومات بينها. كما تمتنع عن التدخل في شئون غيرها من العصابات الأخرى. وأفراد هذه العصابات قادرون على اللجوء إلى أي وسيلة بما في ذلك العنف لتحقيق أطماعهم. وبدون شك هم مجرمون خطرون ويجب عدم التعامل معهم باللطف أو اللين.

ضحايا سفن الشبح:

معظم خسائر الجرائم في سفن الشبح يتحملها وكلاء التأمين. وفي القليل من الحوادث يتحمل المستلمون والبنوك كل الخسارة. فمثلاً حادثة السفينة Nari. فالبنك الذي أصدر خطاب الضمان في أندونيسيا لم يحصل على أموال من المستلم (المشتري) لأنه وجدت إختلافات في المستندات بعد إختفاء السفينة بشحنتها. وفي ضياع شحنة الخشب من السفينة Happers أنكر وكلاء التأمين للمطالبة لأن السرقة التي حدثت من الناقل لم تكن ضمن مخاطر التأمين طبقاً لبنود وشروط وثيقة التأمين. وفي هذه الحالة وقعت كل الخسائر وقدرها ٤,٥ مليون دولار على المشترين لأن وكلاء التأمين في الصين تمسكوا بأن هذه الخسائر نتجت عن حادث سرقة وأنه يجب ألا يغطيها التأمين. ولم يدفعوا أي تعويض للمؤمن عليه.

مشاكل الإسترداد:

إن عدد الحالات التي تم إسترداد البضائع المسروقة فيها قليل جداً حتى الآن. فأولاً ليس من السهل تحديد مكان البضائع بدون معلومات دقيقة وسريعة. وثانياً من الصعب جداً إستعادة ملكية البضائع بعد بيعها لمشتري آخر. وثالثاً: مشاكل الحجز على سفن الشبح بغرض تعويض الخسائر كبيرة جداً. فلإجراء ذلك على المضارين تحديد وتشخيص وإثبات الصلات المطلقة بين مالك السفينة الحالي وبين مالك السفينة المسئول عن الجريمة.

والنظم القانونية والقضائية تختلف من بلد لآخر. فمثلاً من السهل القبض على سفينة في سنغافورة عنها في تايلاند. والإجراءات القانونية في المحاكم في الفلبين قد تواجه صعوبات أكبر. ونظراً للمصاريف العالية لإقامة الدعوى بالمقارنة مع الفرص الضئيلة للنجاح. فإن الإجراءات القانونية لا تكون دائماً مجزية مادياً وحتى لو تم الحجز على سفينة شبح وبيعت بحكم من المحكمة فهذا لا يكفي. إذ أن على أصحاب الشحنة الإنتظار إلى ما بعد تسوية المطالبات الأخرى ذات الأولوية.

والنتيجة هي أن العديد من سفن الشبح التي تعرف عليها وتأكد منها المكتب البحري العالمي IMB لا زالت تعمل بحرية في المنطقة.

والمشاكل المتعلقة بالتحقيقات والمحاكمات في هذه الأنواع من الجرائم يجب عدم الإستهانة بها. فقد تكون خطيرة وصعبة. وخاصة في بلد مثل الفلبين. فالتدرج من سرقات بسيطة للبضائع إلى جرائم سفن الشبح إلى إختطاف السفن ونقل المهاجرين غير الشرعيين. تعني أن المجرمين يزدادون ثقة في أنفسهم وأنهم مستعدون للإنتشار في أماكن أخرى. والشاحنون يحتاجون إلى التحذير من طرق تفادي الوقوع ضحايا لجرائم سفن الشبح.

وقد ادت التحاليل للحوادث الماضية إلى أن سفن الشبح عادة ما يكون لها المظاهر الآتية:

١- شهادة تسجيل من بنما أو هندوراس أو بليز.
٢- عمرها من ١٥ إلى ٢٠ سنة.
٣- عدم إنتظام تفاصيل تسجيلها.
٤- التأخير في الوصول إلى ميناء الشحن.
٥- مالك السفينة أو مدير تشغيلها يقوم بعمله شخص واحد.
٦- الطاقم غالباً من بورما.
٧- الطاقم لا ينزل إلى البر ولا تصل له خطابات شخصية في ميناء الشحن.
٨- مستوى العمولات التي تُدفع إلى الوكلاء والسماسرة مرتفعة.
٩- يطلب مالك السفينة أن تُدفع أجور النقل البحري لحساب شخصي في البنك وليس لحساب شركة.

مبادرة شجاعة وغير مسبوقة من وزير مالية !!

بقلم / كامل النجار - خبير جمركى

على غير عادة وزراء المالية اكد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية ان وزارة المالية أصبحت وزارة إستثمار ولم تعد وزارة جباية لا يعنيها سوى زيادة الحصيلة وإن جاءت الزيادة دون وجه حق فأصدر القرار الوزارى رقم ١٤٣٢ لسنة ٢٠٠٤ بتاريخ ٢٠/١٠/ ٢٠٠٤ بتشكيل لجنة لفحص ودراسة طلبات المصدرين والمستورين لإنهاء القضايا المتداولة واية موضوعات معلقة تكون مصالح وزارة المالية طرفاً فيها اى ان القرار يهدف إلى إعادة الحق إلى أصحابه ورفع المعاناة عن المستثمرين. كما تجدر الإشادة بإلغاء مقابل الخدمات الجمركية الذى كان الجمرك يحصله منذ عام ١٩٩٣ دون حق حتى أصدر سيادته القرار ١٢٣٠ لسنة ٢٠٠٤ بتاريخ ٨/٩/ ٢٠٠٤ بإلغائه. وكنا قد طالبنا بذلك فى عدد يناير ٢٠٠٢ من المجلة دون جدوى.

اللجنة شكلت برئاسة السيد الأستاذ المستشار/ محمد الدكرورى مستشار وزير المالية نائب رئيس مجلس الدولة الأسبق، وعضوية السيد الأستاذ المستشار مصطفى حسين نائب رئيس مجلس الدولة والمستشار القانونى لوزير المالية، والسيد الأستاذ المستشار خالد حمدى المستشار القانونى لوزارة المالية.

كما تضم اللجنة ممثلين عن كل من:

١- مصلحة الجمارك.

٢- مصلحة الضرائب العامة على المبيعات.

٣- مصلحة الضرائب العامة على الدخل.

٤- قطاع سياسات التجارة الخارجية بوزارة التجارة الخارجية والصناعة.

٥- الإتحاد العام للغرف التجارية.

٦- إتحاد الصناعات المصرية.

وتتلقى الأمانة الفنية للجنة الطلبات بمقر قطاع سياسات التجارة الخارجية بوزارة التجارة والصناعة ١٣ شارع معهد ناصر شبرا الخيمة.

من الناحية الموضوعية فإن القضايا المرفوعة من الجمارك أو ضدها نتيجة للتطبيق الجائر لبعض مواد القانون الجمركى منذ عام ١٩٩٩ تتجاوز المئات وربما الآلاف وتحتاج دراستها وإصدار قرارات بشأنها من اللجنة المشكلة الغير متفرغة إلى شهور ليست قليلة.

بالطبع ليس من المناسب تشكيل عدة لجان لكسب الوقت لأن ذلك قد يؤدى إلى إختلاف التطبيق، ولكن من الرأى تشكيل لجان تحضيرية بمجتمعات الأعمال لدراسة الحالات التى تعرض عليها من أعضائها تمهيداً للعرض على أمانة اللجنة المشكلة وإبداء الرأى بشأنها على ضوء التفسير الصحيح للقانون وبالطبع ستنتهى دراسة أى موضوع كالتالى:

١- إما ببراءة ذمة صاحب الشأن من المطالبة كلياً أو جزئياً.

٢- أو إعادة تكييف الواقعة من جنحة تهريب إلى مخالفة جمركية.

٣- أو إعادة التكييف من مخالفة طبقاً للمادة (١١٧) من القانون الجمركى إلى مخالفة طبقاً للمادة (١١٨).

٤- أو توقيع غرامة بسيطة طبقاً للمواد ١١٤ أو ١١٥ أو ١١٦ بدلاً من الغرامة المعتمدة بالمادة ١١٨ أو ١١٧.

٥- أو باستحقاق صاحب الشأن للمبالغ التى يطالب بها.

بعد دراسة الموضوعات الخاصة بكل عضو وتحديد ما له وما عليه وإعتماد ذلك من اللجنة المشكلة يمكن على مقاصة وسداد الفرق أو رده إليه إذا كانت مستحقاته تتعدى إلتزاماته.

ومن أجل رفع العبء المباشر فى تدبير موارد مالية للرد يمكن الفرق على الحساب الجارى الخاص بالعضو لإستخدامه فى سداد رسوم جمركية للرسائل المتوقع ورودها أو سداد إلتزاماته نحو مصلحة الضرائب على المبيعات.

يقع مقابل الخدمات المحصل بدون وجه حق على رأس المبالغ التى يطالب بها أى مستورد ويمكن إثبات إستحقاق رده.

على ضوء الأسس التى يتبعها السادة خبراء وزارة العدل بمعرفة اللجان التحضيرية التى يمكن أن يشترك فيها عضو يمثل مصلحة الجمارك فإذا أقرت اللجنة المشكلة الرد يخصم منه أولاً ما يستحق للخزانة العامة بالنسبة للقضايا المرفوعة من الجمارك أو الضرائب العامة أو ضرائب المبيعات، وما يتبقى بعد ذلك يعتبر ربحاً صافياً للمستورد يخضع لضريبة الدخل بفئة ٣٢٪ أو ٤٠٪ ويعلى الباقى أيضاً بالحساب الجارى للمستورد.

بهذا نرفع العبء عن المحاكم وخبراء وزارة العدل والخزانة العامة وتوفر مصاريف التقاضى على المستوردين وترفع عنهم المعاناة.

وعلاوة على ما تقدم وبإعتبار أن قضايا رد مقابل الخدمات تستغرق أكثر من عامين نعتقد أن أى مستورد لن يمانع فى التنازل طواعية عن ٢٥٪ من مستحقاته فى مقابل الحصول عليها دون اللجوء للقضاء وتعتبر هذه النسبة أرباح المبلغ المستحق لمدة سنتين. وفى هذه الحالة سيتم تعلية إلى ٧٥٪ على حسابه الجارى بعد خصم مستحقات المصالح الإيرادية الثلاث كما توضح وسداد ضريبة دخل بواقع ٣٢٪ أو ٤٠٪ عن الصافى.

وفيما يلى بعض الأمثلة على التطبيق الخاطئ للقانون، وفى إعتقادى أن اللجنة المشكلة ستتفق على وجهة نظرى:

أولاً: تعريف العود فى مجال التهريب الجمركى:

يرى بعض العاملين فى مصلحة الجمارك أن كل من إرتكب جنحة تهريب جمركى قبل أقل من ٥ سنوات يخضع للعقوبة المقررة للعود وإن كان قد تصالح قبل إقامة الدعوى الجنائية وهذه العقوبة تعادل ٤ أمثال الرسوم والضرائب.

والحق يقال أن التصالح الذى يتم قبل إقامة الدعوى الجنائية لا يعتبر سابقة تخضع المتهم للعقوبة المضاعفة المقررة للعود عند إرتكاب جنحة لاحقة مهما كان عدد مرات التصالح السابقة وبصرف النظر عن تاريخ إرتكاب الجريمة وذلك بنص المادتين ١٢٢، ١٢٤ مكرر من القانون الجمركى التى يشترط لتوقيع العقوبة المقررة للعود أن ترتكب الجريمة قبل مضى ٥ سنوات من تاريخ إرتكاب جريمه من هذه الجرائم صدر فيها حكم بات للإدانة أو إنقضت الدعوى الجنائية عنها بالتصالح. والفقرة الأخيرة تشير إلى أن التصالح الذى يتم بعد إقامة الدعوى هو الذى يترتب عليه عقوبة مضاعفة. ويترتب على تطبيق هذا التفسير رد مثل الرسوم لمن أجبر على التصالح مقابل أربعة أمثال الرسوم.

ويجب أن نشير إلى أن الموافقة على التصالح حق للجنة التصالحات ومن حقها أن تقبل التصالح أو لا تقبله ولكن ليس من حقها أن تفرض عقوبة مضاعفة دون وجه حق.

ثانياً: أحياناً تتشابه أسماء بعض الشركات ورغم أن كل شركة لها سجل تجارى مستقل إلا أن مصلحة الجمارك قد لا تفرق بينهما فإذا إرتكبت إحداها جنحة تهريب إعتبرت سابقة للأخرى وطبق الجمرك عليها العقوبة المضاعفة المقررة للعود، وقد يحدث نفس الشئ فى حالة إرتكاب إحدى شركات مجموعة شركات جنحة تهريب يعتبرها الجمرك سابقة لأى من شركات المجموعات برغم أن كل شركة من شركات المجموعة لها موازنة مستقلة وسجل تجارى مستقل.

ثالثاً: القضايا المرفوعة بسبب التطبيق الخاطئ للمادة ١١٧ من قانون الجمارك عديدة وأغلبها بدون وجه حق.

وسنواصل باقى الأمثلة فى العدد القادم بإذن الله.

نظرة عين الطائر لإقتصاد النقل البحرى

الحلقة الأولى

بقلم / سمير مغوض خبير إقتصاد النقل البحرى

التوازن الإقليمي لصناعة النقل البحرى ليس ملموساً ولا محسوساً بدرجة واضحة . فلا هو يسهم بالدرجة الكافية فى الناتج المحلى الإجمالى والناتج القومى الإجمالى . ولا هو تبعاً لذلك أو سابقاً له يشارك فى توسيع القواعد الإقتصادية الإنتاجية لصناعة الخدمات البحرية والتجارية الدولية. ولا هو يقاسم المحاور الإقتصادية الأخرى فى إيجاد فرص جديدة لتوظيف نسب معتبرة من فيالق الأيدى العاملة التى تضع مستقبل التفاعلات الصحيحة والصحية للتنمية والنمو فى مأزق بالغ الحراجة. لم يصل منظرو ومخططو إقتصاد صناعة الخدمات اللوجستية فى الموانئ فى منطقتنا الإقليمية ومن ضمنها مصر إلى صيغ ومعادلات محصنة ضد التعمد البيروقراطى لطمس الأسس التى من الممكن أن تقوم عليها مراحل إزدهار إقتصاد بحرى بوسعه أن يقود قطاع إقتصاد النقل البحرى لدينا إلى حيث يحقق نهضة تتواءم مع المقومات الإستراتيجية للموقع والمعطيات الجيوإقتصادية للموضع . فالعالم العربى يمتلك ميزات الإمتداد الجغرافى المسيطر على الساحل الشرقى والجنوبى للبحر المتوسط وكذلك البحر الأحمر وقناة السويس وخليجى العقبة والسويس وبحر العرب والمحيط الهندى والخليج العربى ومضائق هرمز وباب المندب وجبل طارق . كما يطل قطران منه على المحيط الأطلسى ؛ إنه موقع وواقع لم يتح بهذا الثراء الباذخ لأى منطقة جغرافية أخرى على سطح الكرة الأرضية.

ومع ذلك فإن هذه الثروة الطبيعية الطائلة على مستوى الأقيسة الدولية توشك أن تكون غير مستغلة وفق الفعاليات المتاحة والكامنة فيها ومن حولها على نحو وافر . بيد أنه على مستوى المعايير النسبية فإن الحزام الجغرافى البحرى لمنطقة الخليج العربى قد دلف بالفعل إلى حقبة من التوازن الإضافى والرواج المتواصل مع إحتمالات وجود مزيد من الفرص التى تلوح فى الآفاق ، يتبدى ذلك فى أرقام الإنتاج والأعمال التى شرعت إلموانى الخليجية التى تتمتع بالريادة فى الإستثمارات والأسبقية فى تسويق وتصدير حزمة من الخدمات التجارية والبحرية والمنتج اللوجستى ذى الجودة العالية المستوى لأساطيل السفن والتجارة المارة (الأقطرمة) وشحنات السلع العابرة أو فى إنتظار العبور (الترانزيت) . الإستثمارات الضخمة التى تم ضخها بحسابات إقتصادية جادة ودقيقة إتجهت إلى تطوير صناعة خدمات وتسهيلات ومرافق الموانى على أسس تتماشى مع مستحدثات الثورة التخطيطية والتكنولوچية والإدارية لتزخيم دور الموانئ بإعتبارها حلقات هامة فى سلسلة الإمداد والتوزيع اللوجستى للتجارة العولمية المحمولة بحراً التى تناهز نسبتها أكثر من ٨٥٪ من جملة المبادلات التجارية الدولية.

وقد طفق عدد من الدول الخليجية فى تبسيط القوانين وتطوير الإجراءات التى تيسر لرجال الأعمال الإستثمارات الكثيفة فى شراء وتملك أساطيل السفن التجارية الحديثة بإعتبار أن صناعة النقل البحرى تمثل قطاعاً إقتصادياً ينطوى على ممكنات إقتصادية يؤبه لها كثيراً. حيث أن هذه الصناعة تخلق من حولها شبكة مترابطة من الأنشطة الإقتصادية التابعة. على سبيل المثال فإن نقل وتداول حاوية يتطلب ثمانية عشر نشاط وظيفى تسعة منها فى ميناء الشحن وتسعة أخرى فى ميناء التفريغ معظمها تمثل تراكمات للقيم المضافة الإقتصادية. وإلى ما بعد نهاية الحرب العالمية الثانية كان ميناء بورسعيد لميزة موقعه على المدخل الشمالى لقناة السويس يحظى بمكانة الميناء المركزى الأول المتخصص فى أنشطة تداول بضائع الأقطرمة البحرية الدولية فى منطقة الشرق الأوسط وشرقى البحر المتوسط. كانت مصر على خرائط العالم الملاحية والتجارية والخدمية تحتل موقعاً بارز التأثير لأهميتها الفعالة فى نظم الإقتصادات البحرية. هذه المكانة تراجعت بفعل النتائج السلبية لتحجيم الإستثمارات الموجهة لأعداد الموانئ البحرية للإنضمام إلى مصفوفة أجيال الموانى المليونية (Mega ports) التى تتابع ميلادها فى أعقاب الحرب العالمية الثانية هذه المرحلة تميزت بإدراك عميق لمدى أهمية المكون الخدمى فى تنويع مصادر الدخل لعدد كبير من الدول لم تكن مصر منها لقلاع مناهج التخطيط الإقتصادى عن إيلاء هذا القطاع ما يستحق من إهتمام يتوازى مع وزنه النسبى.

لقد أدرك محمد على بذكاء ثاقب أن مضامير التنمية لابد أن تتكامل وتتكافل وفق رؤية تخطيطية إستراتيچية تستقرئ تطورات المستقبليات الإقتصادية. وتأسيساً على ذلك فقد ربط ما بين توجه الإقتصاد المصرى إلى تعظيم دور الصادرات فى دعم الدخل القومى وإمتلاك أسطول بحرى يحمل هذه الصادرات إلى الأسواق العالمية. وبعد مضى نحو قرنين من مشروع النهضة الذى رسم خطوطه وخططه محمد على صار عدد السفن التى ترفع العلم المصرى تسعين ونيف سفينة معظمها سفن عتيقة الطراز محدودة الحمولة الساكنة أعمارها تتجاوز العشرين عاماً ولا تحمل من تجارة مصر الخارجية إلا قرابة ١٠٪ تاركة نحو ٩٠٪ منها لتقوم السفن الأجنبية بحمله مسببة بذلك نزفاً للإقتصاد المصرى ممثلاً فى أسعار أجور الشحن (النوالين) إلى جانب تقليص صناعة تطقيم البحارة بسبب قلة عدد سفننا وتدنى مستواها الفنى والتكنولوچى ومحدودية إفادة موانينا من خدمتها وإنكماش أعمال الإصلاحات والصيانة التى تؤديها لها ترساناتنا وما تجنيه خزانة الدولة من ضرائب على أنشطتها . والضرائب فى إطار معقوليتها وعدالتها تعتبر بدورها قيمة مضافة للإقتصاد القومى.

وفى المقابل على سبيل المقارنة فإن دولة النرويج البالغ تعدادها ٤,٥١ مليون نسمة وجملة ناتجها القومى ١٩٣ مليار دولار ومتوسط دخل الفرد ٣٧٢٠٠ دولار تمتلك ١٧٠٠ سفينة أكثريتها حديثة الأعمار. هذا الأسطول التجارى البحرى أوجد للباحثين عن العمل من الشباب ٦٥ ألف وظيفة وقيمة هذا الأسطول ٢٣ مليار دولار. وصادرات النرويج ٦٥,١٣ مليار دولار بمتوسط يدنو من ١٤,٥ ألف دولار للفرد مقارنة بما يقارب من ٨٥ دولار لكل مصرى . دولة أخرى سندرجها فى هذه المقارنة هى اليونان البالغ تعداد سكانها ١١ مليون نسمة ودخلها القومى ٢٠٢ مليار دولار (٧٠٪ من السياحة والخدمات و ٢١٪ من الصناعة و٩٪ من الزراعة) وتمتلك ١٩٠٢ سفينة حمولتها زهاء ٢٧ مليون طن ومتوسط دخل الفرد فيها ١٨٣٦٤ دولار. سنجعل الأرقام والحقائق تفشى لنا أسرار قصص النجاح الذى يغرى بالمزيد من النجاح . فميناء هونج كونج تعامل مع ٢٤٠ ألف سفينة بمتوسط يومى ٨٥٦ سفينة أى ١١٩ ضعف أرقام ميناء بورسعيد . وتداول ٢٠ مليون حاوية مكافئة من المتوقع أن تزداد إلى ٢٤ مليون حاوية عام ٢٠١٢ بنسبة ٢٥,٤٪ وميناء سنغافورة تداول ١٦ مليون حاوية مكافئة وتعامل مع ١٣٠٣٢٣ سفينة بمتوسط يومى ٣٥٧ سفينة . يكون من الصعب أن لا نشير إلى بعض المؤشرات التى حققتها الصين التى تمتلك ٢٣٠ ألف سفينة مختلفة الأنواع والأحجام حمولتها الساكنة ٤٧ مليون طن. وتبلغ حصتها فى نشاط بناء السفن ١٠,٤٪ من الإنتاج العالمى.

بالحسابات الإقتصادية ذات الأبعاد الإستراتيچية فإن مصر دولة بحرية لا يمكن إغفال ثقل وزنها فى إقتصاد له صبغة دولية ويتوسع على نحو مطرد. فحين خفض سعر تبادل الجنيه المصرى إزاء الدولار الأمريكى وبالتالى مجموعة من العملات الأخرى كان ذلك على المستوى النظرى مدعاة لتدفق المزيد من الصادرات المصرية السلعية والخدمية إلى الأسواق الدولية إلا أن وتيرة التقدم فى هذه الميادين بقيت سائرة بخطى سلحفائية لا توحى للآخرين بأن فلسلفة الرؤية المشتركة لتوليد قيم مضافة لجميع الأطراف ظلت لدينا فى صناعة الخدمات فى الموانى حبيسة فقه جبائى تحدده مفاهيم الحسابات التى تتأبى على إستيعاب حجم ومدى طبيعة المتغيرات. هذه الرؤية محدودة المرونة والتجاوب الخلاق مع المستجدات قادتنا إلى عقد مقارنات واهية الأسس خرجنا منها بقناعة زائفة المضامين تروج لمقولات هشة من قبيل أن صناعة الخدمات اللوجستية فى موانينا هى الأرخص سعراً على مستوى موانئ العالم قاطبة. غير أننا لم نحفل بطرح أسئلة ذات أهمية إقتصادية بالغة من عينة أرخص كيف إذا ما كان الوقت (الزمن) وهو أخطر مقومات هذه الصناعة لا يدخل برشادة فى حسابات مقدمى هذه الخدمات؟ وأرخص لماذا إذا ما كانت السياسات والبرامج والإجراءات البيروقراطية تتمخض دواما عن تآكل القيمة الزمنية والإقتصادية للأصول الرأسمالية وهى السفن المتعاملة مع هذه الموانئ؟ وأرخص متى فى ظل تنازع الإختصاصات السلبى الناشب مخالبه وأنيابه فى معارك وهمية لا ضرورة لها ما بين كثير من الإدارات الحكومية الروتينية التى تعمل بوحى من سلوكيات (الملتزم) الذى ينظر إلى إستراتيچيات التطوير الكبرى بعين الدودة التى تضيق مفاهيمها فتتصاغر وسائلها وبالتبعية تتضاءل أهدافها العامة؟

الميزات التنافسية لا تصنعها تدفقات نقدية تجبى على حساب التضحية بعناصر ذات أولوية ينبغى أن تحتل موقع الصدارة. فإن يصبح أى ميناء مركز لميزات التنافسية ليس نتاج تقارير وإحصاءات عجفاء تدين الأداء الإقتصادى الهزيل دينونة قاطعة وباتة. فالواقع الماثل أمامنا له كلمته التى ينبغى أن ننصت إليها. فصراع الحرب التنافسية ما بين ترسانات إصلاح وصيانة السفن فى موانى الخليج وترسانات سنغافورة رجحت كفته لمصلحة الأولى لأن موانئ الخليج أدركت أهمية عناصر الإدارة العصرية التى تستند إلى حقائق إقتصاد النقل البحرى التى يشير على نحو مبين إلى أن السفن تولد دخولاً وهى تعمل فى أعالى البحار لكنها تخسر قدراً من هذه الدخول وهى واقفة فى الموانئ . ذلك لأن السفن بنيت لكى تمخر عباب البحار والمحيطات لا لكى تقف ساكنة مثل البطة العرجاء على سطح الماء فى الموانى دون مبرر عملى. على هذا المنوال سيظل سؤال يأتى على إثر سؤال لنبحث عن الأسرار الكامنة وراء هروب السفن المصرية من التعامل مع ترسانات صيانة وإصلاح السفن لدينا متجهة لشراء خدمات ترسانات أجنبية أخرى؟ ولماذا لم نضع هذه المشكلة على رأس البنود الهامة فى أچندة البحث عن عجز ميزان المدفوعات لدينا والخسائر التى تتكبدها هذه الترسانات التى تتراجع مكانتها على المستوى العالمى؟ الشواهد والأسانيد كثيرة لكننا نؤثر أن ننظر إلى الأمور بعين الطائر أى ما يسمى بالرؤية الأشمل والأعمق لأن شروط النهضة عادة ما تتحرك على جبهات ممتدة وموغلة فى التعامل مع القضايا الكبرى ولأن الشيطان دائماً يوجد فى التفاصيل.

محطات وأخبار

جامعة لبنانية فى مصر

بحث الدكتور **عمرو سلامة** وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى مع الدكتور **عبد الرحيم مراد** وزير الدفاع اللبنانى ورئيس مجلس أمناء الجامعة اللبنانية الدولية، إستعدادات الجامعة لإنشاء جامعة خاصة فى مصر، وعرض الدكتور **مجدى حماد** مراحل إنشاء الجامعة الجديدة التى سترتكز على العلوم الحديثة والتميز العلمى والتعاون مع جامعات العالم المتميزة عن طريق الدخول فى تحالفات وشراكات علمية، وستبدأ الجامعة بأربع كليات: الصيدلة والعلوم والهندسة وإدارة الأعمال تكون فيها الدراسة باللغة الإنجليزية.

إقامة ٢٢ كوبرى على النيل

يفتتح الدكتور **عصام شرف** وزير النقل فى يناير الجارى كوبرى سوهاج العلوى على النيل، ويبلغ طول الكوبرى ١٢٠٠ متر وتكلفته ١٠٠ مليون جنيهاً. وتنتهى أوائل العام الجارى الأعمال التنفيذية لإقامة ٤ كبارى علوية لربط ضفتى النيل فى كل من سوهاج والإسماعيلية ودمياط والدقهلية، وذلك ضمن خطة لإقامة ٢٢ كوبرى على النيل فى العديد من المحافظات بتكلفة ٣ مليارات جنيه.

دكتور / عصام شرف

مساعدات عاجلة للدول النامية

أصدرت منظمة الشفافية الدولية تقريرها السنوى الذى دعت فيه الدول الصناعية الغنية لتقديم مساعدتها العاجلة إلى الدول النامية لإمكان إستئصال الفساد المتأصل فيها، وقد شمل التقرير ١٣٣ بلداً، كما تم إنجاز ١٧ إستطلاعاً بواسطة ١٣ هيئة مستقلة لدى رجال الأعمال والمحللين الذين قاموا بتقييم مخاطر الإستثمار فى كل بلد - وقد جاء على رأس مؤشر الفساد لعام ٢٠٠٣ بنجالاديش ونيچيريا وهاييتى.

اسرع كمبيوتر صينى

قامت الصين بتشغيل أسرع كمبيوتر تمكن الخبراء من تطويره ليؤدى ١١ تريليون عملية فى الثانية الواحدة، وبذا تصبح الصين ثالث دولة على مستوى العالم بعد الولايات المتحدة واليابان تنجح فى تصميم وإنتاج كمبيوتر تتجاوز قدرته سقف العشرة تريليونات عملية فى الثانية الواحدة، وصرح الخبراء بأن هذا الكمبيوتر سيساعد على إنجاز المهام المصرفية والهندسية والجلوجية والفضائية بمنتهى الدقة وبسرعة فائقة.

قصة حاوية ٣

إعداد / اميرة شوقى

بعد جولتنا فى مينا جبل على و ميناء سنغافورة ننتقل من الشرق الى الغرب و تزور حاويتنا العزيزة فى رحلتها الجديدة واحدة من أكثر موانى الغرب تطورا وهى ميناء روتردام والتى تعد قلب أوروبا . **قولى لى يا TEXU 40'DC ماذا تعرفى عن ميناء روتردام وما المميز بها عن باقى الموانى ؟** ميناء روتردام يعتبر حلقة الربط بين كثير من الدول المجاورة ومعبر خاص لكثير من تجارتها الصادرة أو الواردة منها و بعض الأمثلة :

*منطقة البلطيق حيث تم مد خدمة ESF وهى سترفع معدلات التداول بين روتردام وسان بترسبرج من رحلة أسبوعية إلى رحلتان كل ثلاثاء وخميس

* وأيضا تعتبر شريان الدم للنمسا حيث يتم تداول ٣,٨ مليون طن ويليها فى الأهمية ميناء كوبر حيث تم تداول ٢,٨مليون طن وتليها هامبورج بتداول ٢,١٣مليون طن وتليها أنتورب ١,٥ مليون طن وأخيراً تريستا ٩٨٤ ألف طن

* ويتم أيضا تداول ١٧٪ من البضائع الروسية عبرميناء روتردام حيث إرتفع معدلات التداول بين روتردام وروسيا من ١٥,٧مليون طن إلى ١٨,٣ مليون طن من ضمنها كان تداول ٧٠٠٠٠حاوية مكافئة

* كما يتم مناقشة إتفاقية بين الموانى الأرچنتينية وميناء روتردام لعمل خطة لتطوير بعض من هذه الموانى

وكما شاهدتى يا GETU 20'Dc فى الموانى السابقة أن الجميع يستخدم نظم إلكترونية فى التعامل داخل الموانى فهنا أيضاً تمتاز ميناء روتردام بنظام EDI وأنها أقل معدل إستخدام للأوراق وفى نوفمبر ٢٠٠٤ تم التطبيق الحقيقى لآلية الميناء حيث تم الإنتهاء من المعاملات الورقية بين الشركات والحكومة وخاصة الجمارك وذلك بتطبيق إخطار البضائع والسفن إلكترونياً حيث يمد هذا النظام جميع الحلقات المتصلة بالمعلومات التى تمنحهم كفاءة أعلى **وبماذا تمتاز أيضاً ؟** تعتبر ميناء روتردام من أهم الموانى الأوروبية لنقل وتخزين وإعداد الزيوت النباتية والزيوت المهدرجة وتشارك بنسبة ٦٥٪ مقارنة بباقى الموانى حيث تمكنت من أداء المهمة بداية بالنقل وإنتهاء بالتخزين بعد التصنيع مما أدى إلى زيادة القيمة المضافة مع تقليل حركة النقل وبالتالى تقليل التكلفة الكلية ومتوقع زيادة إستثمارات الميناء بهذا النشاط

حدثينى أكثر عن هذه الميناء ....

* تعتبر روتردام من أهم المراكز اللوجيستية المتميزة فى أوروبا وأيضاً هى معدة لإستقبال سفن حتى غاطس ٢٤متر وتمتاز بالمساحة الشاسعة لإستقبال الحاويات والبضائع العامة ويحيط بها الطرق الممهدة وبداخلها شبكة قطارات لنقل البضائع والحاويات داخل هولندا وخارجها وتعتبر من الموانى الآمنة طبقا لـ ISPS كود الممنوح من IMO

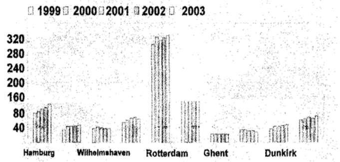
* وقد تم نقل ٣٢٨ مليون طن من البضائع خلال ٢٠٠٣ وهو ما يعادل ما يتم نقله فى ميناء أنتورب وهامبورج ومرسليا مجتمعين

* ويعمل بميناء روتردام حوالى ٦٠٠٠ هولندى بالإضافة إلى ٢٥٠٠٠ من دول مختلفة ويعتبر دخل الميناء٧,١٪من الناتج القومى وهو ما يعادل ٦,٢بليون يورو وذلك عام٢٠٠٠ وأظهرت القوائم المالية معدل الدوران فى ٢٠٠٣ وصوله إلى ٤.١ مليون يورو ويعد نصف هذا المبلغ من رسوم الميناء و قد تم إستثمار ١١٢ مليون يورو فى البنية الأساسية مما يعكس فى النهاية صافى ربح ٥٥,٧مليون يورو

وماذا عن عام ٢٠٠٤ ؟ فى النصف الأول لـ ٢٠٠٤ تم نقل ١٧٧مليون طن وهو ما يعادل أكثر من ٨٪ منها تم نقله فى النصف الأول لعام٢٠٠٣ وقد إرتفع معدل تداول البضائع العامة إلى ١٢٪ وهى تمثل ضعف العام الماضى وكان معدل المحاصيل الزراعية ١٠,٦ وخام الحديد والخردة ٧,٦ ٪ والبضائع الأخرى ٦,٦٪ وخام البترول٥,٣٪ والمنتجات البترولية ١٣,٢٪ وإرتفاع فى معدلات تداول الحاويات ١٣,٢٪ وهى تعتبر ٤ مليون حاوية مكافئة والإنخفاض الوحيد كان فى خام الفحم بنسبة ٢٪

ماذا عن ترتيبها بين الموانى الأخرى ؟ يمكنك أن ترى ذلك من خلال الرسم البيانى التالى:

Cargo throughput in the Hamburg-Le Havre range, 1999 - 2003



unit: Gross weight milion milion metrec ton.

نرجو أن يتم تداولنا فى ميناء اخرى على نفس مستوى الموانى السابقة فانتظرونا فى الرحلة القادمة مع ميناء جديد

للجمارك المصرية فى ظل العولمة والمتغيرات الإقليمية والدولية

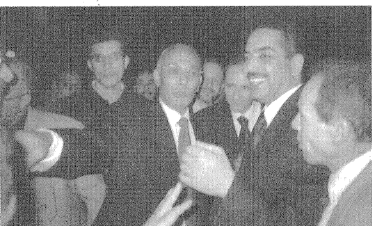
برؤية جديدة وفكر جديد واصل الحزب الوطنى الديمقراطى بالإسكندرية مداخلاته ومشاركاته فى مجمل القضايا الإقتصادية والسياسية والإجتماعية لخدمة المجتمع بأسره.

وتحت رعاية أ.د/ محمد سعيد الدقاق مدير عام الحزب الوطنى بالإسكندرية نظمت الشعبة العامة للتموين والتجارة بقيادة أ/ محمد عبد المجيد رستم رئيس الشعبة والمنسق العام للنادى السياحى ندوة بعنوان "الرؤية المستقبلية للجمارك المصرية فى ظل العولمة والمتغيرات الدولية والإقليمية" وذلك بإستضافة السيد/ جلال أبو الفتوح وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية وعقدت الندوة بمقر الحزب الوطنى الديمقراطى ببولكلى بالقاعة الرئيسية.



الأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك وعلى اليمين الأستاذ الدكتور محمد سعيد الدقاق أمين الحزب الوطنى بالإسكندرية وعلى اليسار الأستاذ محمد رستم رئيس الشعبة العامة للتموين والتجارة بالحزب الوطنى بالإسكندرية أثناء المناقشات

وحضر الندوة جمع غفير غير مسبوق من قيادات الإسكندرية السياسية والتنفيذية والشعبية ورجال الصحافة والإعلام ورجال الجمارك ونخبة من المستثمرين ورجال الأعمال والمتعاملين مع الجمارك وقام بإدارة الندوة أ/ محمد عبد المجيد رستم وإستهل كلمته بكلمة ترحيب بالضيوف وأوضح سيادته أن الهدف من الندوة أحدث حلقة وصل بين المستثمرين ورجال الجمارك حتى تم القضاء على الفجوة التاريخية بين الجانبين وأوضح رستم أن الحوار هو الطريق الوحيد للوصول إلى المثالية وخصوصاً فى القضايا العامة ذات الصلة بالأبعاد الإقتصادية ، وبدأ الدكتور محمد سعيد الدقاق كلمته بتوجيه الشكر للأستاذ جلال أبو الفتوح على تشريفه بالحضور



رئيس مصلحة الجمارك يتفقد الموقع المقترح للمركز الجمركى الآلى بالحزب الوطنى

وأخذ الكلمة الأستاذ جلال أبو الفتوح وإستعرض خطة الجمارك المصرية لإحداث نقلة نوعية هائلة تستطيع الجمارك من خلالها خدمة خطط الدولة الإقتصادية والمالية، وركز رئيس الجمارك على تطوير العنصر البشرى لرجال الجمارك حيث أنهم سيقودون عملية التطوير كذلك فإن تطوير الأنظمة الجمركية والإعتماد كلياً على النظام الممكن خلال الفترة القادمة، وإستعرض رئيس الجمارك خطة المصلحة للنهوض بعملية التشريعات والقوانين الجمركية من خلال عملية التطوير والتحديث التى بدأت منذ عامين من خلال لجان التطوير وأوضح أن القانون الجمركى على الأبواب خلال الفترة القادمة ووعد رئيس الجمارك بإزالة التشوهات الصارخة بالتعريفة الجمركية لتكون متمشية مع الواقع الحالى للإقتصاد المصرى.



أصدر

فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

قراراً جمهورياً

بتحويل مصلحة الموانئ والمنائر

إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

على أن تكون لها شخصية إعتبارية مستقلة

وتتبع لوزير النقل مباشرة

الدكتور
عصام شرف

اللواء
مصطفى توفيق خطاب



صورة تذكارية مع رجال الجمارك وبعض أعضاء الحزب



متابعة/ عبد الرحيم مصطفى



الرئيس مبارك يستمع إلى شرح من الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس خلال إفتتاح الميناء

وتحقق الحلم والجميع على موعد مع السعادة

فى خطوة تاريخية انعشت طموح الأمة وجددت أحلام الجماهير .. وتغيرت خريطة مصر الملاحية لتتولى موقع الريادة بين الموانى بالمنطقة.

.. حقاً أصبح الحلم حقيقة .. وخرج ميناء «شرق بورسعيد» إلى النور متعانقاً مع الأمل والطموح .. منصهراً مع عزم الرجال الأفذاذ الذين صنعوا ملحمة المستحيل، ونسجوا خيوط الأمل من أجل صنع مستقبل أفضل للأجيال القادمة ... ولد الحلم وشب سريعاً حتى صار حقيقة واقعة شاهدناها جميعاً خلف قائدنا ورائد المشروعات القومية العملاقة الرئيس محمد حسنى مبارك الذى حرص على إفتتاح هذا المشروع العملاق ليلحق بركب المشروعات القومية العملاقة التى تغذى كافة نواحى الإقتصاد القومى.

.. حقاً إنها لحظة تاريخية شهدها العالم ووعاها التاريخ لتثبت بالدليل القاطع أن مصر ناهضة بكل إقتدار، مسايرة لكافة التطورات الحديثة والتكنولوجية التى يمر بها العالم فى الفترة الحالية والمستقبلية.

.. وحقاً إنها لحظة فرح ونجاح وتتويج وسعادة تجعلنا قادرين على المنافسة وإحتلال موقع الريادة، وحفر إسم مصر بكل فخر على خريطة الملاحة العالمية.

.. ونحن فى زمرة هذا الإحتفال الكبير الذى سادته السعادة على كل الوجوه دون تكلفة وتصنع .. كان لزاماً علينا أن نتواجد ونتابع كمجلة متخصصة ودولية فى هذا القطاع الحيوى «مجلة إنترناشيونال» أن ترصد برؤية العين ونبض الواقع بعد مراحل المتابعة الكثيرة بمراحل المشروع على مدى العامين السابقين وأن نقترب أكثر من قائد سيمفونية الإنجاز البحرى وراعيه الأول المهندس الدكتور عصام شرف وزير النقل .. الذى تابع عن كثب مراحل المشروع بعد إكتماله والذى على يديه تم إفتتاح المشروعات العملاقة فى هذا القطاع ميناء شرق بورسعيد .. ودمياط البحرى».

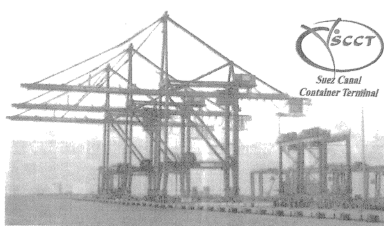
.. الوزير البشوش يستطلع حديثه معنا بسعادة بالغة بأن مشروع «شرق بورسعيد» كان بمثابة اللبنة الأخيرة فى منظومة النقل البحرى بإكسابها قوة للوقوف أمام الكيانات القوية والموانى بالمنطقة لتضطلع مصر بدور الريادة بين هذه الموانى.

... فالميناء سوف يساهم فى تحويل منطقة شرق بورسعيد إلى مركز عالمى للتجارة والترانزيت والتخزين والتوزيع .. وجذب الحصة الأكبر من حاويات الترانزيت من باقى الموانى المنافسة بمنطقة الشرق الأوسط..

.. ويضيف سيادته أن الميناء الجديد يعتبر ضرورة مستقبلية لخدمة الصناعات التصديرية بالمنطقة وتنمية سيناء وتأمينها.

. كما أن الميناء قام على أربعة محاور رئيسية هى:

- التكريك، وحماية الميول والشاطئ، وإنشاء حاجز الأمواج بتكلفة ٢٢٠ مليون دولار، وإنشاء الرصيف البحرى بطول ١٢٠٠ متر وعمق ١٦,٥ متر ويستقبل حتى حمولة ١٢ ألف حاوية بتكلفة ٦٨ مليون دولار، إضافة إلى إنشاء البنية التحتية والفوقية بتكلفة إجمالية ٩٠ مليون جنيه وإنشاء محطة تداول حاويات على مساحة ٦٠٠ ألف متر مربع بتكلفة ١٧٩,٦ مليون دولار يتحملها الجانب الأخير بنظام B.O.T .. من ناحية أخرى أكد د. شرف أن إجمالى ما وصل إليه هذا المشروع الكبير بتكلفة تصل إلى ١,٩ مليار دولار .. ينتظر تغطية هذه التكلفة من العائد المتوقع خلال ١٠ سنوات.



«عمار .. ومراحل المشروع المختلفة».

.. على الجانب الآخر أكد اللواء/مختار عمار نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد والمشرف على تنفيذ هذا المشروع والذى تابع وإنصهر مع أرجاء هذا المشروع العملاق الذى افتتح ونضجت ثماره وخرج إلى النور كمرحلة أولى تم تنفيذها بالكامل وقد تضمنت:

- إنشاء رصيف للحاويات بطول ١٢٠٠ متر.
- إنشاء قناة للدخول من البحر.
- دائرة الدوران الوسطى.
- الممر الملاحى للميناء.
- توسعة المدخل من تفريعة قناة السويس الشرقية.
- حاجز الأمواج فى الجهة الشرقية من قناة الدخول من البحر.
- إنشاء ساحة حاويات بمساحة ١٢٠٠ متر × ٥٠٠ متر.

.. أما المرحلة الثانية من هذا المشروع ليكتمل منظومته والتى سوف تتضمن إمتداد رصيف الحاويات بطول ١٢٠٠ متر ليصبح الطول الإجمالى للرصيف ٢٤٠٠ متر، وتصبح ساحة الحاويات بمساحة إجمالية (٢٤٠٠ × ٥٠٠) .. فسوف تطرح فى الفترة القادمة ليكتمل البنيان ويصبح المشروع نموذجاً عملاقاً كأحد الموانى العالمية العملاقة كواجهة مشرفة للموانى البحرية المصرية.

.. وعن معدل المستهدف بتداول الحاويات المتوقع من خلال المشروع حتى عام ٢٠١٧ .. يواصل اللواء/ عمار حديثه عن هذا المشروع أن الخطة تتضمن:

- ففى عام ٢٠٠٥ يتم تداول ٦٠٠ ألف حاوية.
- وعام ٢٠٠٧ يتم تداول ١,٧ مليون حاوية.
- عام ٢٠١٧ يتم تداول ٣,٥ مليون حاوية.

.. وذلك بعد تنفيذ المرحلة الثانية بالمشروع بزيادة أطوال الرصيف على فترات وطبقاً للحاجة ليصل إلى ٢٤٠٠ متر × ٥٠٠ متر .. وعن طاقة الميناء عند بدء تشغيله فى النصف الأول من عام ٢٠٠٥ يقول اللواء/مختار عمار فى هذا الصدد سيكون الميناء مستعداً لإستقبال سفن الحاويات حتى ٣٥٠ متر وعرض ٥٠ متراً وغاطس ١٦ متر، وكذلك إستقبال سفن بضائع صب جاف وسائل حتى .. طول ٢٧٠ متراً وعرض ٤٢ متراً وغاطس ١٦ متراً بخدمة هذه السفن بأعلى وأحدث تكنولوجيا العصر ووفقاً لأحدث أساليب الإدارة الحديثة، وطبقاً لمعايير الجودة فى أكبر الموانى العالمية.



الرئيس مبارك أثناء تفقده التجهيزات فى ميناء شرق بور سعيد

.. ها هو ميناء شرق بورسعيد يطل علينا ويرفرف فى سماء أرض الكنانة لينضم إلى سلسلة المشروعات العملاقة التى أعلنتها القيادة السياسية ودأبت على متابعتها وخروجها إلى النور لتزدهر مصر بقيادتها الرشيدة التى لازالت تحرص كل الحرص على أن تظل مصر دائماً رائدة فى كافة القطاعات على المستوى العالمى.

.. هنيئاً لمصر قيادة وشعباً .. ولهيئة ميناء بورسعيد والتى لازالت فى أفراح غامرة وسعادة فياضة تستحق الإشادة والفخر.



إجتماعات الدورة الخامسة لمجلس إدارة المؤتمر الدولى للإتحاد الدولى للجامعات البحرية

أستراليا من ٨ - ١١ نوفمبر ٢٠٠٤

إستضافت الكلية البحرية الأسترالية Australian Maritime College إجتماعات الجمعية العمومية للدورة الخامسة للإتحاد الدولى للجامعات البحرية والمؤتمر الدولى المصاحب لها تحت عنوان: "Advances In International Maritime Research" أو «التقدم فى الأبحاث البحرية الدولية» فى الفترة من ٨ - ١١ نوفمبر. عقدت الدورة إجتماعاتها برعاية وتمويل مؤسسة Nippon Foundation وحضرها رؤساء الجامعات البحرية فى أمريكا واليابان وكوريا والصين وروسيا وتركيا وأستراليا وبولندا وبلغاريا ورومانيا.

تم خلال الإجتماعات تنصيب دكتور Nell Otway مدير الكلية البحرية الأسترالية رئيساً للإتحاد الدولى للجامعات البحرية فى دورته القادمة تنفيذاً لقرارات اللجنة التنفيذية لمجلس إدارة الإتحاد فى دورته التى عقدت بالإسكندرية العام الماضى وذلك خلفاً للأستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والذى رأس الإتحاد فى دورته السابقة.

كما كان الإتحاد قد إختار الدكتور جمال الدين مختار أول رئيس للجنة التعليم والتدريب بالإتحاد.

ناقش المؤتمر البحرى الدولى الذى صاحب إجتماعات الدورة الخامسة لمجلس إدارة الإتحاد ٤٥ ورقة بحثية مقدمة من أكثر من ٦٥ باحثاً من خبراء التعليم والتدريب وإدارة وبحوث النقل البحرى فى العالم. تتناول أهم مفاهيم تطوير التعليم والتدريب البحرى للتواءم مع التكنولوجيا الحديثة.

هذا وقد قدم طلاب الأكاديميات والجامعات أعضاء الإتحاد عروضاً لمشاريع التخرج الخاصة بهم.. وإشترك فريق من الباحثين من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بأوراق بحثية فى المؤتمر والتى لاقت إستحساناً كبيراً من الأساتذة والباحثين والقائمين على إدارة المؤتمر مما جعل الأكاديمية فى صورة مشرفة أمام هذا الحشد العلمى. والفريق ضم كل من:

* دكتور ربان أحمد حنفى وكان البحث الخاص به تحت عنوان:
"Analysis of the Correlation Between Accidents and Human Percefstion, Cognition and Decision - Making at Sea"

* ربان/ أحمد الكسار، ربان السنوسى بلبع
"Role of Information Security in Maritime Security Enhaucement".

* الطالبات سارة الزرقا، رانا الديب (قسم النقل الدولى واللوجستيات)
"The Establishment of Logistics Service Providers as a Means to Developing trade in the Egytian Economy".

وعن فعاليات المؤتمر والذى أقيم على 4 إتجاهات علمية وبحثية أساسية على النحو التالى:

أولاً:
التكنولوجيا الحديثة للتعليم والتدريب والبحث العلمى للعاملين فى البحر والتطور فى السلامة البحرية الدولية والبيئة. وإرتكزت الأبحاث فى هذا المجال على التقدم فى التعليم البحرى والتطور المهنى للعاملين فى البحر.

ثانياً:
التطوير فى السلامة البحرية والأمن البحرى والبيئة والإدارة للبضائع وأنظمة الجودة فى السفن.

ثالثاً:
إدارة الخطر وإرتكزت الأبحاث الخاصة فى هذا المجال بالحوادث البحرية وإشتملت على الإحصائيات والتحليلات للحوادث البحرية وصلة الربط بين تلك الحوادث والعنصر البشرى والتدريب على إدارة الخطر بإستخدام المحاكيات.

رابعاً:
التطور فى التخطيط وإدارة الموانئ البحرية.

هذا وقد أعقب المؤتمر إستعراض التقارير الخاصه بالمجموعات الثلاث من خلال ورش عمل تتبع الإتحاد الدولى للجامعات البحرية والتى إرتكزت على المفاهيم التالية:

أولاً:
العمل من خلال شبكة إتصالات بين الأعضاء.

ثانياً:
تشجيع الموارد البشرية.

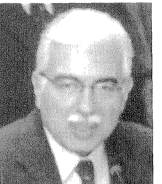
وقد لخص رئيس كل مجموعة عمل الدراسة التى قامت بها مجموعته وهو كالتالى:

مجموعة عمل (1): التكنولوجيا والتطبيقات للتعليم والتدريب البحرى.

مجموعة عمل (2): التعليم فى مجال النقل البحرى للغاز الطبيعى المسال (LNG) وأهميته حيث الإتجاه العالمى على تجارة وبناء ناقلات الغاز الطبيعى المسال فى العقدين القادمين فى إزدياد مما يتطلب نوع خاص من التعليم والتدريب فى هذا المجال.

مجموعة عمل (3): اللغة الإنجليزية فى صناعة النقل البحرى وإرتكزت الدراسة على تطوير اللغة الإنجليزية البحرية من خلال تأسيس دليل وبرامج للنطق باللغة الإنجليزية الصحيحة للعاملين فى البحر.

رئيس الوزراء فى المؤتمر الدولى الثانى للإستثمار



• إعادة هيكلة هيئة الإستثمار لتتحول من هيئة رقابية لخدمية
• الحكومة حريصة على مد جسور الثقة مع المستثمرين

أعلن الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء أنه يتم الآن إعداد مصر لتصبح منطقة جاذبة للإستثمار فى كافة المجالات بحيث يحقق المستثمر أقصى ربحية ممكنة تعود عليه وعلى المجتمع المصرى بالفائدة، وأنه تم بالفعل إتخاذ عدد من الإجراءات المهمة لتحقيق هذا الهدف.
وأضاف الدكتور نظيف فى كلمته خلال إفتتاح المؤتمر الثانى للإستثمار فى مصر أمس أن الحكومة ستتعامل مع جميع المستثمرين على أسس ثابتة وموحدة تعتمد على مزيد من الشفافية والصراحة بالإضافة إلى تهيئة المناخ أمام الشركات لتحقيق أقصى ربحية.
وقال سيادته أنه سيتم تخفيض الضرائب على الشركات بنسبة ٥٠٪ دفعة واحدة بالإضافة إلى رفع الكثير من الأعباء عن كاهل المستثمر خاصة ما يتعلق بالإجراءات والتعريفات الجمركية التى سيتم تخفيضها بنسبة كبيرة.

وأنه تم إنشاء هيئة مستقلة تتولى الفصل فى المنازعات بين المستثمرين وكافة الجهات فى الدولة بالإضافة إلى إعادة هيكلة مجلس أمناء الإستثمار بحيث أصبح يضم أعضاء من القطاع الخاص كما تم تحويل هيئة الإستثمار من دور المراقب إلى دور المشجع والمساند للمستثمرين.

ويتم الآن إيجاد آليات جديدة لجذب الإستثمار من خلال تطوير سوق المال وتحديث شركات التأمين بالإضافة إلى تطوير التعليم لتلبية إحتياجات سوق العمل خاصة وأن مصر لديها أكبر قاعدة من الخريجين المؤهلين فى كافة القطاعات.

وأضاف رئيس الوزراء أن مصر تستطيع القيام بدور كبير فى إمداد الشركات خاصة المتعددة الجنسيات باحتياجات من الموارد البشرية المؤهلة، موضحاً أنه يتم الآن الإهتمام بإعداد القيادات الشابة المؤهلة على أعلى المستويات من المعرفة والتكنولوجيا كى تتولى زمام الأمور فى كافة المجالات.

زيادة معدلات النمو:

ومن ناحية أخرى أشار الدكتور نظيف إلى أن مصر تتوفر لديها مقومات إيجابية عديدة بجانب الثروة البشرية والتى يمثل الشباب فيها ٦٠٪ من إجمالى عدد السكان البالغ ٧٠ مليون نسمة بالإضافة إلى الموقع الجغرافى والإستقرار السياسى والأمنى بالإضافة إلى العلاقات الإقتصادية التى تربط مصر بكافة دول العالم.

"إن معدل النمو فى الإقتصاد المصرى إرتفع العام الماضى بنسبة ١٪. ومن المتوقع أن يرتفع هذا العام أيضاً. كما إرتفعت الصادرات بنسبة ٣١٪ والسياحة بنسبة ٥٠٪ من توقع إرتفاع كبير فى إيرادات قناة السويس هذا العام". مشيراً إلى أن هناك الآن إستقراراً فى أسعار العملة المصرية ومن المتوقع أن يستمر خلال الأعوام القادمة.



• إعداد جيل من القادة ورجال الأعمال الشباب
• وزير الإستثمار: بيع شركتين بسبعة مليارات جنيه

وأضاف د. نظيف أننا نهدف إلى زيادة عدد السائحين إلى ١١ مليون سائح خلال الأعوام القادمة حيث من المتوقع أن يصل هذا العام إجمالى عدد السائحين إلى ٥,٧ مليون سائح.

وأشار د. نظيف إلى أنه تم تحقيق طفرة كبيرة فى مجال تكنولوجيا المعلومات حيث أصبحت مصر قاعدة كبيرة فى المنطقة من التكنولوجيا المتطورة، موضحاً أن مصر تولى أهمية كبيرة للمشروعات الصغيرة أيضاً التى تغطى الآن ٨٠٪ من المشروعات والصناعات ويتم تقديم مساعدات كبيرة لها من خلال الصندوق الإجتماعى.

وشارك فى المؤتمر وزراء الإستثمار والبترول والتجارة الخارجية والصناعة، بالإضافة إلى ٥٠٠ من كبار رجال الأعمال الأجانب والمصريين والعرب كما تشارك أيضاً ١٥ منظمة دولية بالإضافة إلى هيئات الإستثمار العربية والأجنبية وممثلى البنك الدولى وهيئة سوق المال ومجلس الوحدة العربية الإقتصادية.

وقدم المؤتمر قيادات الإصلاح الإقتصادى للوفود المشاركة والمستثمرين الأجانب وعرض الخطط والمقترحات الخاصة بتحسين النمو الإقتصادى ومناخ الإستثمار بالإضافة إلى سبل التغلب على معوقات النجاح والإستماع إلى المشاكل التى تواجه المستثمرين والعمل على حلها من أجل إيجاد مشروعات إستثمارية حقيقية وتنمية الصادرات خاصة مع


الربان أسامة الشريف أثناء شرحه لميناء السخنة أول ميناء إلكترونى فى مصر



بلدان الإتحاد الأوروبى وأفريقيا لتحقيق أكبر قدر من النفع مع الإتفاقيات التجارية.

ومن جانبه قال الدكتور محمود محيى الدين وزير الإستثمار إنه سيسعى لمضاعفة حجم الإستثمارات الأجنبية المباشرة الوافدة إلى مصر لتصبح ٨٠٠ مليون دولار فى نهاية عام ٢٠٠٥ بدلاً من ٤٠٠ مليون دولار العام الحالى.

وأضاف أنه تم عرض ١٤ شركة عامة للبيع نجحت الحكومة فى بيع ٤ شركات منها ويجرى حالياً التفاوض لبيع شركتين ضخمتين بمبلغ يقترب من ٧ مليارات جنيه.

وأشار إلى أنه فى إطار إصلاح قطاع التأمين سيتم بيع إحدى شركات التأمين الهامة قبل نهاية العام القادم.

وأوضح أنه هناك إهتماماً كبيراً بالمنطقة الإقتصادية بشمال غرب خليج السويس وأضاف أن المؤشرات الإيجابية التى حققها مؤشر سوق المال والبورصة وحضور المستثمرين لمصر يؤكد ثقة المستثمرين الأجانب فى الحكومة والإقتصاد المصرى.

وأضاف إلى أن شركات التمويل العقارى لم تؤد حتى الآن الدور المطلوب منها وأن هناك شركتين فقط فى السوق.

شباك واحد:

وأعلن د. زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار والمناطق الحرة أنه سيتم العمل بنظام الشباك الواحد لإنهاء إجراءات المستثمرين. خلال هذا الشهر. وأنه سيتم إعادة فتح منفذ إتحاد الغرف التجارية داخل الهيئة الشهر القادم.

وأضاف أنه تقرر إعادة النظر فى فتح مكاتب ترويجية للهيئة فى الخارج وأنه سيتم إستبدال ذلك بتطوير مكاتب التمثيل التجارى والتنسيق بين الهيئة ووزارة التجارة الخارجية.

وأضاف أن إلغاء الإعفاءات الممنوحة للمستثمرين فى مشروع قانون الضرائب الجديد مازالت محل دراسة.

وأعلن د. أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية أنه سيتم إلغاء الرسوم الجمركية بين الدول العربية مما سيكون له أثر كبير على زيادة التجارة العربية البينية وخلق مزيد من فرص الإستثمار المشتركة.

زيادة إنتاج البترول:

وأعلن المهندس سامح فهمى وزير البترول أن إستراتيجية قطاع البترول تستهدف تنمية الإحتياطيات المؤكدة من البترول والغاز والثروات المعدنية وتعظيم إنتاجيتها. وتبنى خطط قومية للإستثمار فى مختلف القطاعات. ودعم التعاون مع العالم قدم لنقل التكنولوچيا.

وأوضح وزير البترول أن الرؤية الإقتصادية لقطاع البترول تتمثل فى ترشيد الإنفاق الحكومى وخاصة من العملة الصعبة. وزيادة إنتاج البترول والغاز والمنتجات البترولية والبتروكيماوية لتصل إلى ١٠٠ مليون طن سنوياً بحلول عام ٢٠١٠. مع توجيه ٤٠ مليون طن للتصدير منها ٥٠٪ غاز طبيعى.

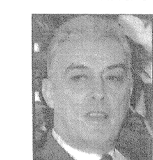
وأشار وزير البترول إلى المزايا المتعددة لتطبيق النموذج الإقتصادى الجديد هذا بالإضافة إلى مجمع غازات البحر المتوسط التابع للشركة المتحدة لمشتقات الغاز والذى بلغت إستثماراته ٤٠٠ مليون دولار.

هناك أيضاً مشروع الشركة العالمية لصناعة المواسير والذى بلغت إستثماراته ٨٥ مليون دولار.

وأشار وزير البترول فى كلمته إلى أن صادرات الغاز المصرى سوف ترتفع إلى ٣٨ بليون متر مكعب عام ٢٠١٠. يتوقع أن تصل عائدات تصدير الغاز إلى ٣١٤٠ مليون دولار.

ميناء الكترونى

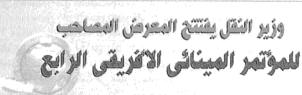
وخلال مناقشات المؤتمر أعلن أسامة الشريف رئيس شركة تنمية ميناء السخنة أنه سيتم إبتداءً من العام القادم وفور صدور اللائحة التقليدية لقانون التوقيع الإلكترونى سيكون ميناء السخنة أول ميناء إلكترونى فى مصر يعمل بلا أوراق وأنه سيتم تطوير الميناء ليستوعب حجم أعمال قدره ٩٠ مليون طن سنوياً.



م. سامح فهمى



د. محمود محى الدين



وزير النقل يفتتح المعرض المصاحب للمؤتمر الميناتى الافريقى الرابع



وزير النقل أثناء إفتتاحه المعرض المصاحب للمؤتمر الميناتى الإفريقى الرابع يصاحبه اللواء شيرين حسن أمام جناح شركة تنمية ميناء السخنة



معالى وزير النقل يصافح الدكتور إسماعيل مبارك أثناء زيارته لجناح شركة تنمية ميناء اسخنة

وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

NLTC

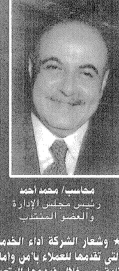
شركة النيل للنقل البرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١







محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

★ **وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.**

المركز الرئيسى
الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت ٣٨١٥٢٠٠ / ٣٨١٥٤٤٦ فاكس: ٣٨١٦٢٦٦ ص.ب ٤٨٦ رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت: ٤٢٧٤٤٥٧-٠٣-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت: ٢٥٤٢٣٠٢-٠-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت: ٢٤٢١٧٥٤-٠٥٨١-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت: ٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت: ٢٢١٨١٧ - ٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت: ٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت: ٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت: ٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت: ٢١٦٠٩٧٠ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ١٢٣٤٦٦٥٣٠

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حاليا ٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولاً: فى مجال التطوير الادارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانياً: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.

ثالثاً: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/٢٠٠٠، ٢٠٠٠/٢٠٠١، ٢٠٠١/٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمة الدخل

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

وتكريم أحسن السفن التجارية المصرية (سفينة العام)

حلقة نقاشية مبدئية عن سُبل تطوير أسطول النقل البحرى المصرى

كان يوم الثالث والعشرون من نوفمبر ٢٠٠٤ يوماً حافلاً فى حياة النقل البحرى فى مصر والعالم العربى، فقد تضمن ثلاثة أحداث هامة وهى:

الإحتفال باليوبيل الفضى لإنشاء جهاز الإمتحانات. تكريم سفينة العام وأخيرا إنعقاد ندوة لمناقشة واقع ومستقبل الأسطول البحرى المصرى وسننقل إليك عزيزى القارئ صورة حية من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا تشمل هذه الصورة وجوهاً معروفة ورائدة فى مجال النقل البحرى

متابعة/ إيمان العرجاوى



بحضور اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى ونائباً عن الدكتور عصام شرف وزير النقل ود/ جمال مختار رئيس الأكاديمية واللواء محمد زكى رئيس مصلحة أمن الموانى، السيد عبد الحفيظ القيسى مدير عام الإدارة العامة للأشغال والنقل بلبنان، اللواء محمود عبد الرحمن فهمى وزير النقل السابق الربان عماد إسلام رئيس معهد النقل البحرى ورئيس جهاز الإمتحانات ...

وقد جاء الإحتفال باليوم السنوى لإنشاء جهاز الإمتحانات متزامناً مع مرور ٢٥ عام على إنشائه

سفينة العام:

فى عصر تحولت فيه صناعة النقل البحرى من المحلية إلى العالمية فى ظل القوانين والقرارات والإتفاقيات الدولية الملزمة لكافة الدول كان لزاماً على كافة الدول متابعة المستويات الفنية لسفنها وكفاءتها وفقاً للمعايير القياسية الدولية وإلا خرجت تلك السفن من منظومة النقل البحرى الدولى تدريجياً.

فبالتنسيق بين مصلحة الموانى والمنائر وقطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا تم تشكيل لجنة تكون مهمتها وضع معايير لإختيار سفينة العام بهدف تشجيع الشركات على الإهتمام والدعم لسفنها وكذلك إعداد قاعدة بيانات عن التفتيشات التى تمت على السفن المصرية بالموانى الأجنبية، وذلك من خلال دراسة - هى الأولى من نوعها فى تاريخ النقل البحرى المصرى المعاصر وأيضاً لإلقاء الضوء على وضع السفن.

وبالرجوع إلى التقييم النهائى للسفن المتميزة الكفاءة والتى ترفع علم مصر وجد أن السفينة التى تنطبق عليها المواصفات السابق ذكرها هى:

«السفينة أميرة من شركة بيراميدز للملاحة»

وقد تم تكريم الربان محمود حمدى رئيس مجلس إدارة الشركة وقام اللواء شيرين حسن بتسليمه شهادة تقدير خاصة من سيادة وزير النقل وقام د/ جمال مختار رئيس الأكاديمية بتسليم جائزة الأكاديمية للربان محمود حمدى وفى كلمته نيابة عن وزير النقل صرح اللواء بحرى شيرين حسن بإعجابه بأسلوب التحفيز والتشجيع لرفع كفاءة السفن وخاصة الشركات التابع لها العشرة سفن التى ظهرت فى القائمة كما نقل تحيات سيادة الوزير وقال أننا نسعى لأن لا يقتصر التكريم فى العام المقبل إن شاء الله على السفينة فقط ولكن سيمتد لتكريم أفضل شركه ملاحة للعام وأفضل شخصيه بحرية للعام على أن يكون كل من يتم إختياره قد أضاف بشكل مؤثر وناجح إلى النقل البحرى بالأكاديمية

الربان / عماد إسلام

الأسطول المصرى

على الرغم مما يجرى من تطوير وتحديث فى مجال النقل البحرى فى مصر إلا أن مشكلة الأسطول المصرى والتى تزداد وضوحاً مع كل مذكرة دولية جديدة أو مع أى إحتكاك بالنقل البحرى الخارجى ويكفى معرفة أنه على مستوى الأسطول المصرى لا تتم مشاركته فى نقل التجارة الخارجية المصرية سوى بنسبة ٥٪ فقط لذلك : جاء إنعقاد الحلقة النقاشية لمناقشة مشاكل الأسطول البحرى المصرى فى نفس يوم تكريم سفينة العام ... ذو دلالة خاصة.

وقد بدأت المناقشة بكلمة اللواء بحرى / شيرين حسن الذى نقل إهتمام سياده الوزير بكل ما يتعلق بالنقل البحرى وسعيه إلى تذليل المعوقات الخاصة بالأسطول وقال أننا وضعنا هدفاً محدداً وهو زيادة حجم المشاركة المصرية فى تجارة مصر الخارجية من ٥٪ إلى ١٠٪ وهو هدف مرحلى غير متواضع إذا عرفنا أن أوروبا لا تنقل سوى ٤٠٪ من تجارتها الخارجية، ولتحقيق هذا الهدف أسهمت الدولة بعدة قوانين وقرارات أهمها:

قانون رقم ٨ لسنة ٩٠ وقانون ٨ لسنة ٩٤ وقانون ٤٠ لسنة ٩٥ بمنح السفن التى تحمل العلم المصرى تخفيض يصل إلى ٧٠٪ للإنتفاع وقرار مؤخراً بدفع رسوم السفن المصرية بالعملة المصرية وهو من أهم القرارات على الإطلاق.



[illegible]
للربان محمود حمدى مالك السفينة (الأميرة)

وقد بدأ اللواء شيرين حسن فى الإستماع إلى أراء الحاضرين خاصة من ملاك السفن فقال الربان محمود حمدى:

* أن النقل البحرى هو إستثمار حر (واقعى) مرتبط بالمكسب والخسارة كأى إستثمار ولكن يجب توجيه بعض الموارد المستخدمة فى مختلف المشروعات إلى مجال النقل البحرى وشرح هذه الفكره للبنوك الأجنبية العاملة فى مصر.

* عرض لتجربة إتفاقية القمح مع أستراليا فى عام ١٩٨٤ والتى قامت بنقلها السفن التجارية المصرية مما يؤكد ضرورة التنسيق مع وزارة التموين، فعندما نستورد صنف معين ما الذى يمنعها من تخصيص نسبة منه للنقل عبر الأسطول المصرى، وقد بدأ تنفيذ ذلك على نطاق محدود بالتنسيق بين وزارة التموين وشركة الملاحة الوطنية ولكن نتمنى أن يتسع النطاق.

* قال أن مسألة إحجام البنوك عن المشاركة فى صناعة النقل البحرى يجب تسويتها.وتفعيل دور البنك التجارى البحرى لتمويل إنشاء وصناعة السفن خاصة وأن هذه الصناعة قد حققت دخولاً قومية هائلة للدول التى تهتم بها فقد بلغ سعر الإنتظار على الرصيف الأمريكى فى إحدى الموانى الأمريكية ١٢ ألف دولار.

وطالب بـ:

١- بالنسبة لعمال البحر ضرورة تخفيض الضريبة على الدخل حيث أنها الآن من (٢٠- ٣٢٪) وفى ذلك ظلم للعمال البحريين خاصة وأنهم لا يتساوون مع بقية موظفى الدولة وهم يقضون فترة فى البحر قد تصل إلى ٧ أشهر.

٢- ضرورة التنسيق مع وزارة الخارجية بشأن تسجيل السفينة والترخيص الخاص باللاسلكى والذى تحرص وزارة الداخلية على إعادة التوثيق الأمنى رغم إستخراج Passport للعاملين فى البحر.

٣- ضرورة تصحيح الصورة بالنسبة لدول أمريكا وأوروبا حيث أدى إنخفاض جودة وكفاءة السفن المصرية إلى إنعدام الثقة بين مصر ودول كثير إلا أن بعض الدول الأوروبية بدأت تتفهم الموقف فى ضوء الهجمة الإرهابية الشرسة على العرب والمسلمين وأشاد الربان / محمود حمدى بالدور الذى تقوم به مصلحة الموانى والمنائر.

كلمة الربان أحمد الوكيل

قال أن مسألة تمويل السفن هى مسألة شديدة التعقيد من وجهة نظر الحكومة حيث أنه فى ظل تكلفة السفينة ما لا يقل عن ٣٠ مليون دولار وتشغيلها لحوالى ٣٠ عامل فإنه يصعب توجيه الحكومة والبنوك لمثل هذا الإستثمار لأنها تتجه إلى المشروعات التى تستوعب أكبر عدد من العمالة لذلك لابد من جذب البنوك الأجنبية نظراً لتجربتها السابقة فى هذا المجال.

الدكتور /جمال الدين مختار يسلم الجائزة للمهندس/ إبراهيم حسن

خاتمة

وقال اللواء شيرين حسن فى رده

أن سيادة الوزير عصام شرف مقتنع تماماً فى ضوء توصيات خبراء النقل البحرى وملاك السفن بعدم جدوى تأشيرته فى حالة بيع وتملك السفن وتجرى حالياً دراسة لتعديل هذا القانون.

★ بالنسبة للعمالة فقد تدخلنا لحل مشكلة العمال فى اليونان من خلال دفع ٣٠٠٠ دولار لتأمين وضعهم بدلاً من تعرضهم للطرد.

★ أما عن مشكلة الضريبة على الدخل فسيتم كتابة مذكرة ورفعها لسيادة الوزير لنقل حقيقة وضع هؤلاء العاملين بالبحر خاصة وأنهم قد تصل مدة إغترابهم ٧ أشهر.

★ وقد تم تصميم موقع على الإنترنت بالإتفاق مع ٢٢ دولة وسيقدم كافة المعلومات عن النقل البحرى بلغت تكلفته مليون جنيه.

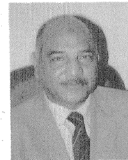
يعيش الإقتصاد المصرى فترة من ادق الفترات التاريخية على الإطلاق حيث عصر التحولات العنيفة والكيانات العملاقة التي لايحدها حدود . العالم أصبح قرية صغيرة والفضل يعود إلى التقدم المذهل فى علوم الإتصالات والمواصلات. والإقتصاد المصرى يعيش مرحلة اقل ما توصف به انها صعبة وخطيرة وتحتاج إلى تكاتف الجميع فى شتى المجالات .
الصناعة المحلية اصبحت فى مواجهة أغنى البلدان الصناعية فى العالم وبالطبع صارت المنتجات المصرية غريبة فى عقر دارها .. القصة أصبحت مثيرة ليس ذلك فحسب بل صارت أخطر مما يتصورها أحد والموانئ أى موانى فى العالم هى الترمومتر الحقيقى الذى يقيس درجة حرارة الإقتصاد القومى وتظهر على شاشاته العديد من التحذيرات والملاحظات للقائمين على الأداء الإقتصادى .
فالإقتصاد السليم يعيش على موانئ سليمة والعكس صحيح وطالما ذكرنا الموانى فلابد أن يقفز إلى الذهن ميناء الإسكندرية العملاق الذى تمر به قرابة ٨٠٪ من تجارة مصر الخارجية إستيراداً وتصديراً.

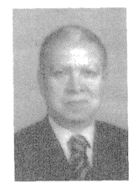

الدكتور/ عصام شرف
وزير النقل المصرى

ميناء الإسكندرية



يشهد ميناء الإسكندرية فى الآونة الأخيرة طفرة تحديث وتطوير هائلة برعاية الدكتور عصام شرف وزير النقل الذى لم يألوا جهداً لتطوير ميناء الإسكندرية واليوم يواصل مسيرة الإنجاز والتطوير ومرحلة الإنطلاق الكبرى داخل ميناء الإسكندرية والدخيلة اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية بعد أن تقربنا من سيادته رغم مشغولياته الكثيرة وإستطعنا أن نتعرف على هذه الطفرة الهائلة من التحديث وقد بدأ حديثه بصوت هادئ بقوله


اللواء/ شيرين حسن
رئيس قطاع النقل البحرى المصرى

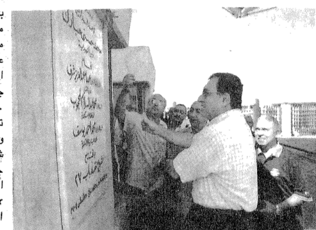

اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة
هيئة ميناء الإسكندرية

★ الإدارة الإلكترونية
سوف نقوم بتنفيذ نظام المعلومات المتكامل (الإدارة الإلكترونية لهيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة) وربط قطاعات الهيئة من خلال شبكة واحدة لتحقيق الإدارة الإلكترونية للميناء وتنفيذ البرامج التطبيقية لتحويل الدورة المستندية اليدوية المعمول بها بالميناء إلى دورة مستندية يتم تداولها إلكترونياً.وتم ربط جميع الجهات المتعاملة مع الميناء سواء كانت حكومية أو غير حكومية بنظام التجارة الإلكترونية وذلك لتداول الوثائق المتعلقة بحركة السفن والبضائع والبضائع الخطرة من خلال شبكة المعلومات وتم تنفيذ هذا المشروع على عدة مراحل بالتعاون مع ميناء برشلونة الأسبانى لسرعة تشغيل الميناء
* تنفيذ مشروع الرقابة الإلكترونية بالكاميرات بالمسطح المائى والأراضى والتحكم فى البوابات إلكترونياً وربطه مع مشروع نظام المعلومات المتكامل.

★ مشروع تطوير وإعادة تأهيل مبنى محطة الركاب البحرية :
ويهدف المشروع العاجل إلى تحويل مبنى محطة الركاب الحالى ميناء الإسكندرية إلى محطة حديثة على الطراز العالمى تجمع بين العناصر الكلاسيكية المعمارية إلى جانب أحدث التجهيزات فى الحركة والميكنة بالإضافة إلى الأنظمة الكهروميكانيكية وأنظمة الحماية والإنذار الحديثة ونظام السيطرة والإتصالات والمعلومات، كما تشمل تحقيق تطوير شامل بمستوى التشطيب الداخلى مما يؤدى إلى طفرة فى مستوى المبنى وإمكانياته الحديثة التى يوفرها للحركة السياحية بميناء الإسكندرية
، وبالنسبة لإعادة تصميم نظام الحركة الداخلى مواقع الجمارك والجوازات لكل من حركة الركاب السفر والوصول ، فقد تم تخصيص صالة سفر ووصول ومناولة حقائب لهم، وبما يتمشى مع الأعداد المتوقعة بحركة الركاب وبسعة ١٠٠٠ راكب لتوفير الخدمات وتيسير حركة السائحين. وهم مستعملى المحطة من رواد السفن السياحية والسفن الزائرة، فقد تم عمل الآتى:
* التركيز على توفير الخدمات السياحية والترفيهية والأسواق الحرة والمطاعم والكافتيريات ومقار شركات الملاحة والإستعلامات.

المخطط العام لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونيه

ومرحلة الإنطلاق الكبرى



وزير النقل يفتتح منفذ باب ٢٧ بميناء الإسكندرية وبجواره اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية واللواء بحرى / محمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية.

* توفير وسائل الحركة الحديثة وتشمل المصاعد والمصاعد البانورامية والسلالم المتحركة مما يوفر سهولة التنقل بين المستويات وتحديث الحركة فى المبنى بالإضافة إلى ميكنة حركة الحقائب والأمتعة.

* تطوير الموقع العام والساحات الخارجية للمحطة بمستوى جمالى متميز وتوفير أماكن إنتظار أتوبيسات السياحة وأعمال اللاندسكيب والمقاعد والأرضيات الخارجية، وإنشاء ساحتين للأسواق التقليدية لخدمة السائحين بمستوى دولى متميز وبوابات للسيطرة والتحكم.

★ مشروع تطوير الطريق الشريانى:

تبلغ مساحة المشروع ١٣٠ ألف متر مربع وتشمل تطوير وإعادة تخطيط الطريق والساحات بالمنطقة من باب ١١ حتى باب ٢٢ بميناء الإسكندرية ، ويشتمل المشروع على تطوير الطريق الشريانى وطرق خدمة وأعمال البنية الأساسية ومدخل جديد للميناء بباب ٢٢ ومركز خدمات مجمع وأسوار بتكلفة ٢٥ مليون جنيه ، كما يشتمل على ردم هويس المحمودية الغير مستغل وخلق ساحات جديدة بالميناء تقدر بحوالى ٥٠ ألف متر مربع ، كذا تطوير أرصفة وساحات وإزالة العشوائيات وإنشاء شبكة إتصالات ومعلومات جديدة ومنع إلقاء الصرف الصحى بالمسطح المائى.

★ تطوير باب ٥٤ وحوض النوبارية: يشتمل المشروع على ساحتى دخول وخروج الشاحنات للميناء والتى ستصبح نقطة الدخول الرئيسية لدخول وخروج الشاحنات من محور النوبارية إلى الطريق الساحلى الدولى دون المرور بالكتلة السكانية المحيطة بالميناء مما يؤدى إلى منع التكدس فى منطقة حوض النوبارية ومناطق خدمة محطة الأرصفة المتعددة الأغراض (٧١ ، ٨١) الجديدة وأرصفة الغلال والبترول وتيسير حركة الشاحنات من وإلى الأرصفة المحيطة ومنع الدورانات الأرضية وإضافة المساحة الأرضية الجديدة من مخازن الأخشاب القديمة وإستغلالها لتوفير مركز خدمات حديث وساحة الدخول والخروج إلى الطريق السريع بمساحة ٨٠ ألف متر مربع وبتكلفة ٢٥ مليون جنيه.

رصيف ٨٥ طول ٣٠٠ متر وعمق١٤ متر لإستقبال السفن التى تزيد حمولتها عن ٤٠ ألف طن

★ تعميق وتطهير الممرات الملاحية وأماكن رباط السفن على الأرصفة وإنشاء الأرصفة المتخصصة

حيث تم إنشاء رصيف إمتداد ٨٥ بطول ٣٠٠ متر وبغاطس ١٤ متر ليستقبل السفن ذات الحمولات الكبيرة ٤٠ ألف طن فأكثر.

★ إلغاء أنشطة إصلاح السفن بالمنطقة من باب ٩ حتى باب ١١

مع إعادة تخطيط المنطقة لتصبح مركز ترفيهى سياحى يوفر واجهة بحرية جديدة بمدينة الإسكندرية.

★ إنشاء كوبرى علوى ليصل ميناء الدخيلة بالطريق الدولى السريع بدون المرور على الكتلة السكانية خارج الميناء .

وذلك لربط ميناء الدخيلة بمسار الطرق السريعة الإقليمية لمحافظة الإسكندرية ويشمل المشروع على الربط مع الطريق الدولى إبتداء من تقاطع الطريق الدولى السريع مع مسار سكك حديد الدخيلة من خلال أربعة منازل ومطالع إلى مسار أرضى من إتجاهين على جانبى مسار السكك الحديدية المؤدى إلى ميناء الدخيلة بطول ١,٥ كم ثم كوبرى علوى على مسار السكك الحديدية بطول ٦٠٠ متر يعبر طريق العجمى إلى داخل الميناء كما يعبر حوش السكك الحديدية الخاص بميناء الدخيلة وينتهى إلى ساحات جديدة مقترحة وذلك فى الموقع الحالى فى الجهة المقابلة لمنطقة إنتظار السيارات الخارجية بالميناء .

★ دراسة إنشاء رصيف للركاب بميناء الدخيلة.

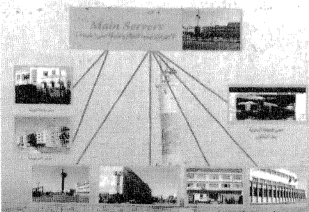
★ تطوير باب ٢٧ وإنشاء كوبرى لربطه بالطريق الدولى السريع الصحراوى والزراعى.

★ تطوير وتحديث الموازين العاملة بالميناء وجعلها تعمل إلكترونيا لسرعة عملية الشحن والتفريغ والقضاء على التكدس داخل الميناء.

لتحقيق تلك المشروعات فقد بذل العاملين بميناء الإسكندرية والدخيلة الجهد الجهيد لتحقيق تلك الإنجازات وتم تدريبهم ليصلوا إلى أعلى مستوى من الخبرة والكفاءة ودعم روح التعاون بين جميع إدارات هيئة ميناء الإسكندرية وذلك لينافس الموانى العالمية وخاصة موانى حوض البحر المتوسط.

* * *





أخبار الهرم الرابع

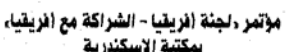
الملفات الكاملة لثورة ٢٣ يوليو في مكتبة الإسكندرية

أهدى الإعلامى الأستاذ طارق حبيب نسخة من الملفات الكاملة لوثائق ثورة ٢٣ يوليو إلى مكتبة الإسكندرية.

صرح بذلك الأستاذ الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية الذى بعث خطاباً شكر فيه الأستاذ طارق حبيب على هذا الإهداء الذى يتضمن ٢٤ شريطاً رقمياً تحتوى على ٤٠ ساعة من الأحاديث التليفزيونية لأعضاء مجلس قيادة الثورة المصرية، وهو ما يعد توثيقاً لكل خبايا وأسرار مرحلة من أهم المراحل التى غيرت مسار التاريخ المصرى بصفة خاصة وتاريخ المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة.

وقد صرح الدكتور سراج الدين بأن هذا الإهداء يتلاقى مع هدف مكتبة الإسكندرية بأن تكون مرجعاً ومستودعاً لكل الوثائق الخاصة بمراحل التاريخ المصرى الحديث والمعاصر، وذلك من خلال توظيف إمكاناتها التكنولوجية فى تكوين أرشيف رقمى لتوثيق والحفاظ على هذا التراث إضافة إلى إتاحته لإستخدامات الدارسين والباحثين.

وأضاف مدير مكتبة الإسكندرية أن هذا الإهداء يعد إضافة لمشروعات التوثيق التاريخى التى تقوم بها المكتبة والتى بدأت بتوثيق المجموعات الخاصة المهداة إلى المكتبة ومنها مجموعة الأستاذ الدكتور عبد الرحمن بدوى والأستاذ الدكتور عبد الرازق السنهورى وأيضا المشروع الكبير الذى إنتهت المكتبة من تنفيذه مؤخراً لتوثيق تراث الرئيس الرَاحل جمال عبد الناصر وإطلاق موقع إلكترونى يتضمن كل الوثائق المرتبطة بهذه المرحلة التاريخية الهامة وأيضاً مشروع التوثيق الرقمى للنسخة الأصلية لكتاب وصف مصر.

مؤتمر «لجنة أفريقيا - الشراكة مع أفريقيا» بمكتبة الإسكندرية

نظم مكتبة الإسكندرية مؤتمر «لجنة أفريقيا - الشراكة مع أفريقيا» وذلك بالتعاون مع منظمةLEAD (Leadership for environment and development)، تحت رعاية المفوضية الخاصة بأفريقيا والتى تعتبر إحدى المشروعات التابعة للإتحاد الأوروبى ومجموعة الثمانية برئاسة تونى بلير، رئيس الوزراء البريطانى. أقيم المؤتمر لمناقشة المشاكل الخاصة بالفئات غائبة التمثيل على ساحة التنمية فى أفريقيا مثل المرأة والطفل والشباب المعاقين.

عصر محمد على وتحديث مصر فى ندوة بمكتبة الإسكندرية

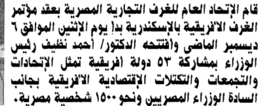
حول «عصر محمد على وتحديث مصر: ماله وما عليه»، نظمت مكتبة الإسكندرية ندوة تحدث فيها كلاً من الأستاذ الدكتور/ يونان لبيب رزق أستاذ التاريخ الحديث بجامعة عين شمس ورئيس مركز الأهرام للدراسات التاريخية، والأستاذ الدكتور/ عمر عبد العزيز عمر أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بآداب الإسكندرية. أدار الندوة الدكتور صلاح فضل، أستاذ الأدب العربى ومستشار مدير المكتبة.

يأتى هذا النشاط فى إطار سلسلة الندوات والمحاضرات التثقيفية التى ينظمها مركز منتدى الحوار بمكتبة الإسكندرية.



مؤتمر إتحاد الغرف التجارية والصناعية والزراعية الأفريقية
"السبيل نحو علاقات إقتصادية أفريقية قوية"

متابعة/ مريم السيد شعوط



قام الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية بعقد مؤتمر الغرف الأفريقية بالإسكندرية بدأ يوم الإثنين الموافق ٦ ديسمبر الماضى وافتتحه الدكتور/ أحمد نظيف رئيس الوزراء بمشاركة ٥٣ دولة أفريقية تمثل الإتحادات والتجمعات والتكتلات الإقتصادية الأفريقية بجانب السادة الوزراء المصريين ونحو ١٥٠٠ شخصية مصرية.

طالب الدكتور أحمد نظيف بضرورة وضع إستراتيچية للتنمية والتكامل للأسواق الأفريقية تقوم على عدة محاور أولها إزالة الحواجز الجمركية لتدفق السلع والخدمات وثانيها الإهتمام بالبنية الأساسية الداعمة للتجارة والسلع والخدمات وأكد على ضرورة إعداد جيل من رجال الأعمال الأفارقة يقدر على المناقشة والشراكة وتشجيع المؤسسات الأفريقية الصاعدة فى مواجهة مؤسسات العالم المتقدم مشدداً على أن مصر تمتلك مقومات تجعلها قاعدة للتنمية بما لديها من رصيد كبير من الخبرات فى كل المجالات.

وأكد على ضرورة إيجاد مناخ موائم للنمو الإقتصادى يمكن من خلاله تحقيق التكامل مع محددات عصر العولمة بجانب تشجيع المبادرات الدولية والإقليمية التى توائم بين متطلبات التنمية فى الأسواق الصاعدة والبحث عن المزايا النسبية التى تؤهل السوق الأفريقى للمناقشة على الصعيد العالمى.

وأكد الدكتور **نظيف** إهتمام الرئيس حسنى مبارك بتحقيق التعاون الإقتصادى والتجارى بين دول (القارة الأفريقية) خاصة فى ظل الفجوة الكبيرة بين دول العالم المتقدم والنامى والتى تزداد إتساعاً مع تمركز الإقتصاد العالمى فى عدد محدود من هذه الدول.

وأكد أن هناك مجموعة من المتطلبات لتحقيق التنمية فى القارة الأفريقية أهمها تحقيق السلام والإستقرار فى جميع دول القارة.

من ناحية أخرى أشار الدكتور حسن خضر وزير التموين والتجارة الداخلية إلى الخطوط التى إتخذتها مصر فى طريق الإصلاح الإقتصادى الجاد وأكد ترحيب مصر بمزيد من التعاون والتكامل الأفريقى من منطلق إنتمائها الأفريقى وحرصها على دعم هذا الإنتماء.

وأكد **خالد أبو إسماعيل** رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية الجهة المنظمة لفعاليات المؤتمر أن القارة الأفريقية تمتلك الموارد والأيدى البشرية الماهرة التى يمكنها من إقامة كتلة إقتصادية قوية مشيراً إلى أن حجم التجارة البينية الأفريقية لا يتعدى نحو ٩٪ من حجم التجارة البينية العالمية.

وأكد على ضرورة تضامن وزيادة التعاون بين القطاع الخاص ورجال الأعمال فى مصر والقارة الأفريقية لإقامة مشروعات إستثمارية مشتركة تجعلها قادرة على الإستفادة من الإمكانات الهائلة والمتاحة بدول القارة.

وقال خالد أبو إسماعيل أن المشاكل والمعوقات التى تقف حائلاً دون تنمية التجارة البينية تتركز بصورة أساسية فى النقل كما ينبغى أن يسفر المؤتمر عن الإتفاق حول مشروع إنشاء طريق يربط بين دول القارة ويواكب ذلك خط سكك حديدية من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب يساهم فى زيادة حركة التعاون الإقليمى بين دول القارة.

وذكر **خالد أبو إسماعيل** أن إقامة تجمع قوى للقطاع الخاص الأفريقى من خلال الغرف التجارية والصناعية والزراعية سيحقق معدلات تنموية أعلى مشيراً إلى أن مصر تقدم مساعدتها بإستضافة ذلك التجمع الأفريقى بمقر الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية حيث بدأت بإنشاء مكتب فنى للإتصالات الأفريقى بمقر الإتحاد هدفه تسهيل عمليات الربط وتبادل المعلومات حول فرص التجارة والإستثمار بين دول القارة الأفريقية ليكون حلقة الوصل بين الحكومات والمنظمات الإقليمية والدولية والغرف التجارية الأفريقية والتكتلات الإقتصادية العالمية وتقدم **خالد أبو إسماعيل** بإقتراح على المشاركين بالمؤتمر أن يكون عام ٢٠٠٥ عام أفريقيا لتحقيق التنمية الشاملة.

وتحدثت الدكتور **فايزة أبو النجا** وزيرة التعاون الدولى فأشارت إلى أن القارة الأفريقية بها من الموارد والقدرات والإمكانيات ما يجعلها فى صدارة الأمم والحضارة على مستوى العالم وأن هناك قصور شديد بين دول القارة فى التواصل خاصة فى العقد الأخير وأكدت أن من واجب وزارة الخارجية المصرية والوزارات الأخرى المعنية بالعمل الخارجى تشجيع التعاون الأفريقى ليكون تكتلا إقتصادياً وأكدت على ضرورة العمل على إيجاد آلية لحل المشاكل وإقامة شبكة قوية للمعلومات التجارية وإقامة بنك للمعلومات الصناعية والتكنولوچية وإقامة مشروعات لتسهيل عمليات النقل والمواصلات لإزالة العقبات التى تعوق تنمية التجارة والإستثمار خاصة فى مجال الخطوط الملاحية المنظمة وأشارت إلى أهمية البروتوكولات والمعاهدات الإقتصادية ومنها الكوميسا وخطوات تطوير إستراتيچية واضحة لتفعيلها.

وقد أعلن الدكتور **عصام شرف** وزير النقل أمام المؤتمر فى كلمته أن النقل أهم شرايين الحياة وهو العصب الرئيسى الذى تقوم عليه التنمية الإقتصادية والإجتماعية وأن مصر تولى إهتماماً كبيراً لتنمية النقل بجميع أنواعه مع الدول الأفريقية لتحقيق التكامل الإقتصادى مشيراً إلى أن مصر وقعت إتفاقيات ثنائية مع العديد من دول القارة وإنضمت لعضوية معظم التكتلات الإقتصادية وتقوم بتقديم خبراتها لدول القارة للإستفادة بها فى جميع مجالات النقل لأنه يلعب دوراً هاماً وبارزاً فى توظيف الثروات الطبيعية والبشرية لخدمة التنمية الشاملة وأكد أن مدى تقدم الأمم ونموها يقاس بمستوى وكفاءة شبكات النقل بها إذ تتأثر إقتصاديات الدول ومعدلات النمو بها بصورة كبيرة بكفاءة شبكات النقل حيث تعتمد إقتصاديات الدول على حجم تجارتها الدولية والتى تتمثل فى حجم الصادرات والواردات كما أن النقل فى حد ذاته يمكن أن يكون أداة ووسيلة رئيسية من وسائل نمو الدخل القومى من خلال إستغلال مواقع الدول وتنشيط حركة الترانزيت بها وقد حبا الله العلى القدير مصر بموقع جغرافى متميز لابد من توظيفه وإستغلاله بأقصى ما يمكن لتفعيل وتنمية تجارة الترانزيت مما يساهم بصورة كبيرة فى نمو الدخل القومى من هذه التجارة الواعدة وأكد ضرورة إنشاء وتطوير نظام نقل قادر على إحداث طفرة فى حجم التجارة البينية بين دول القارة لأنه ليس من المعقول أن يتم نقل السلعة بين مصر والدول الأفريقية عبر أوروبا.

وأكد أن مصر تبذل كل الجهد لتقديم خبراتها لدول القارة للإستفادة بها فى جميع مجالات النقل (برى - بحرى - نهرى - سككى - لوجيستيات) كما أن مصر تتطلع إلى المساهمة فى تخطيط محاور الطرق الهامة لربط الممرات الحيوية لدول القارة من خلال تقديم الإستشارات الهندسية أو قيام شركات الطرق بأعمال التنفيذ المطلوبة كما أن مصر على إستعداد تام لإرساء شركات الطرق التابعة لوزارة النقل لصيانة محاور الطرق بالدول الأفريقية.

وأكد المؤتمر فى ختام إجتماعاته على تطوير قاعدة بيانات تفصيلية للمستثمرين عن مجالات إهتماماتهم وكيفية دفعهم للإستثمار فى دول القارة كما أكد مؤتمر الغرف الأفريقية على وضع إستراتيچية للتعاون والتكامل فى مجال السياحة بالدول الأفريقية كما أكد **خالد أبو إسماعيل** رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية ورئيس إتحاد الغرف التجارية والصناعية والزراعية الأفريقية الجديد على نجاح المؤتمر والخروج بتوصيات من شأنها العمل على تحقيق التعاون والربط بين إتحادات الغرف الأفريقية ودفع وتنشيط حركة التبادل بين دول القارة تمهيداً لتحقيق التكامل وإنشاء سوق أفريقية متكاملة وأشار إلى أنه سيتم من خلال عمل إتحاد الغرف الأفريقية الجديد متابعة هذه التوصيات والعمل على تنفيذها بالشكل الذى يحقق الهدف وهو التعاون الحقيقى الفعال بين الدول الأفريقية بعضها ببعض.

وصرح بأنه تم تشكيل مجموعة عمل من الغرف لوضع النظام الأساسى للإتحاد والهيكل الإدارى.

أكبر ورشة عمل حول ظاهرة أطفال الشوارع

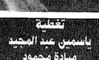
تقام تحت رعاية

الدكتور محمد أحمد عبد اللاه

رئيس جامعة الإسكندرية

المطالبة بوضع إستراتيجية إعلامية لمكافحة تلك الظاهرة الخطيرة على المجتمع

تحت رعاية الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية أقامت جمعيات كاريتاس مصر بالإسكندرية برئاسة الدكتور يوسف وهبه ورشة عمل تحت عنوان الدعم الإعلامى من أجل حياة أفضل لطفل الشارع.


تغطية
ياسمين عبد المجيد
ميادة محمود



وقد شارك فى الورشة الدكتور كمال قنديل عميد كلية العلوم ورئيس نادى أعضاء هيئة التدريس والدكتور سمعان بطرس رئيس جمعية كاريتاس مصر والسيدة وداد شلبى رئيس مجلس إدارة جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية والدكتور طارق القيعى عميد كلية الزراعة ورئيس المجلس الشعبى المحلى بالإسكندرية والكاتب الكبير محفوظ عبد الرحمن والفنانة سميرة عبد العزيز وممثلين عن القنوات الفضائية والمحلية والإذاعة والصحافة وهيئة اليونيسيف ووزارة الشئون الإجتماعية وبعض أساتذة الجامعة.

وقد أكد الدكتور محمد عبد اللاه رئيس الجامعة على أن ظاهرة أطفال الشوارع مرتبطة بالمهمشين إجتماعياً فضلاً عن النظر إليهم بأنهم غير أسوياء وقد وجه شكره إلى السيدة وداد شلبى رئيس جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية وعضو مجلس الشعب السابق والدكتور يوسف وهبه رئيس جمعية كاريتاس الإسكندرية والكاتب الصحفى محمد شاكر والأستاذ هانى موريس لدعوتهم لتبنى هذه القضية ... وقد أشارت السيدة وداد شلبى عضو مجلس الأمناء بجمعية كاريتاس إلى أن الجمعية لها تجربة ناجحة وجادة بالتعاون مع جمعية السورى والميرغنى بعد تبرع الحاج الشافعى وهبه بشقة بمنطقة محرم بك للجمعية خصصت كمركز إقامة ليلى لهؤلاء الأطفال بعد قيام الجمعية بتجهيزها بأحدث الوسائل التربوية والتعليمية وتم تعيين أخصائى إجتماعى وأم بديلة لرعاية الأطفال وفى نهاية كلمتها وجهت السيدة وداد شلبى الشكر إلى الدكتور سلامة عبد المنعم وكيل أول وزارة الصحة بالإسكندرية لتعاونه مع الدار بالنسبة لعلاج هؤلاء الأطفال بمستشفيات وزارة الصحة كما وجهت الشكر إلى وزارة الداخلية وخاصة العقيد علاء شوقى رئيس مباحث الأحداث بالإسكندرية لتعاونه مع الجمعية.





وفى نهاية ورشة العمل التى إستمرت ثلاثة أيام خرجت بتوصيات من أهمها:

* ضرورة إعداد الإعلام لقاعدة بيانات ومعلومات صحيحة وجديدة خاصة بظاهرة طفل الشارع، وجود علاقة بين الإعلام والمؤسسات والجمعيات الأهلية لمواجهة تلك الظاهرة .. الإهتمام بعرض ظاهرة أطفال الشوارع فى البرامج الجماهيرية .. كما أوصت الورشة بضرورة إستخدام الدراما الإذاعية والتليفزيونية فى عرض تلك الظاهرة ... والإعلان عن خط ساخن مجاناً يستخدمه الأطفال والمهتمين بتلك الظاهرة.

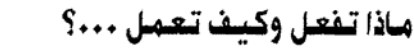
وفى ختام المؤتمر قام الدكتور يوسف وهبه رئيس جمعية كاريتاس الإسكندرية بإهداء درع الجمعية للدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية والكاتب الصحفى محمد شاكر والسيدة وداد شلبى رئيس جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية وعضو مجلس الشعب السابق تقديراً لمجهوداتهم لنجاح ورشة العمل.

المنظمة البحرية الدولية (٢٢)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION







WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...? ماذا تفعل وكيف تعمل ...؟

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (٢)
International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL 73/78)

تناولنا فى المقال السابق مقدمة تاريخية عن الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ١٩٧٣ ثم بدأنا فى إستعراض الملحق الأول من ملاحق الإتفاقية ، ونستكمل فى هذا المقال إستعراض هذه الإتفاقية.

برتوكول عام ١٩٧٨:

إستحدث بروتوكول عام ١٩٧٨ عددا من التغييرات فى الإتفاقية الأم ، فوفقا للبروتوكول أصبحت الناقلات حمولة ٢٠ألف طن أوأكثر مطالبة بتوافر صهاريج صابورة معزولة (صهاريج الإتزان) segregated ballast tanks بدلا من أن تكون هذه الناقلات من حمولة ٧٠ ألف طن أو أكثر

كما جاء فى الإتفاقية الأم ، كذلك طالب البروتوكول بوضع صهاريج الإتزان هذه فى أماكن بالسفينة تسمح بحماية صهاريج الشحنة فى حالة تصادم السفينة أو جنوحها.

وإستحدث البروتوكول تغييرات فيما أقرته صناعة البترول فيما يتعلق بقواعد غسيل الزيت الخام Crude Oil Washing (COW) والتى يتم فيها غسيل الصهاريج بالزيت الخام . وتم قبولهذا الأسلوب كبديل لصهاريج الإتزان على السفن الحالية ، وكمطلب جديد على السفن الجديدة . بالنسبة للسفن الناقلة للزيت الخام (التى يتم بنائها قبل دخول البروتوكول حيز التنفيذ) إستحدث إستثناء آخر لفترة تتراوح بين سنتين وأربعة سنوات من دخول الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣/٧٨ حيز التنفيذ ، وذلك بإستخدام نظام الصهاريج المخصصة للصابورة النظيفة dedicate Clean Ballast Tanks (CBT) والذى يسمح بتخصيص صهاريج لحمل مياه الصابورة فقط ، الأمر الذى يسمح بإستخدام المضخات وخطوط الأنابيب الحالية ، على أن تستخدم نظم أخرى بعد إنقضاء فترات السماح المنصوص عليها فى البروتوكول.

كذلك قام البروتوكول بتغيير أساليب التفريغ والتخلص من المخلفات ووضع نظم جديدة للتفريغ الكامل للمخلفات Stripping System

لما كانت بعض السفن تعمل فقط فيما بين موانى مجهزة بتجهيزات إستقبال مناسبة ، والبعض الآخر لا يستخدم المياه كصابورة ، فقد سمحت الممارسة بإمكانية عدم خضوع مثل هذه السفن لجميع قواعد الإتفاقية، ومن ثم إستثنائها من متطلبات صهاريج الصابورة المعزولة وغسيل الزيت الخام وصهاريج الصابورة النظيفة ، إلا أن بروتوكول ١٩٧٨ لإتفاقية منع التلوث أقر قواعد أكثر صرامة لفحص السفن ومنحها الشهادات اللازمة.

أقرت تعديلات الملحق الأول من ملاحق الإتفاقية الصادرة عام ١٩٩٢ ضرورة أن تكون ناقلات البترول ذات بدن مزدوج كما سيرد تفصيلا عند التعرض لهذا التعديل.

يدخل الملحق الأول المعدل حيز التنفيذ فى الأول من يناير عام ٢٠٠٧

الملحق الثانى: القواعد الخاصة بالسيطرة على التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة المنقولة صباً.
Annex II : Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

يتناول الملحق الثانى من ملاحق الإتفاقية الدولية لمنع التلوث أساليب التفريغ والضوابط للتحكم فى التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة المنقولة صبا.

قيمت الإتفاقية حوالى ٢٥٠ مادة كمواد ضارة تضمنتها قائمة ألحقت بالإتفاقية، ولا يسمح بتفريغ مخلفات هذه المواد إلا فى تسهيلات الإستقبال فى الموانى ، ولحين وصول هذه المخلفات إلى درجة التركيز والإشتراطات اللازمة والتى تختلف بإختلاف المادة. وبصفة عامة فإنه لا يسمح بتفريغ المخلفات التى تحتوى على مواد ضارة بالصحة على مدى يقل عن ١٢ ميل بحرى من أقرب يابسة. وأقرت الإتفاقية قواعد أكثر صرامة بالنسبة لكل من البحر الأسود وبحر البلطيق.

يدخل الملحق الثانى المعدل حيز التنفيذ فى الأول من يناير عام ٢٠٠٧

الملحق الثالث: منع التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة بحراً فى عبوات
Annex III : Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form.

يعتبر الملحق الثالث أول الملاحق الإختيارية للإتفاقية ، فالدول المنضمة للإتفاقية يجب عليها قبول الملحقين الأول والثانى ، ولكن يمكنها إختيار عدم قبول الملاحق الثلاث الأخرى ، ولذلك فقد أخذت هذه الملاحق الثلاث وقتاً أطول قبل دخولها حيز التنفيذ.

يتضمن الملحق الثالث المطالب العامة لإصدار المستويات التفصيلية للتعبأة ، ووضع العلامات على العبوات ،والوثائق الخاصة بها وكيفية تخزينها وحدود الكميات والإستثناءات والإخطارات فيما يتعلق بمنع التلوث بواسطة المواد الضارة.

ولقد تضمنت المدونة البحرية الدولية للمواد الخطرة The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code الملوثات البحرية منذ عام ١٩٩١.

دخل الملحق الثالث حيز التنفيذ فى الأول من يوليوعام ١٩٩٢

الملحق الرابع: منع التلوث الناجم عن الصرف الصحى من السفن
Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships

ثانى الملاحق الإختيارية للإتفاقية هو الملحق الرابع ويتضمن متطلبات التحكم فى تلوث مياه البحر الناجم عن الصرف الصحى من السفن.

دخل الملحق الرابع حيز التنفيذ فى ٢٧ سبتمبر٢٠٠٣، وتم إقرار التعديلات عليه فى العام الحالى (٢٠٠٤)

الملحق الخامس: منع التلوث الناجم عن تفريغ النفايات من السفن
Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships

يتعامل الملحق الخامس مع أنواع النفايات المختلفة ، ويحدد المسافات من اليابسة والحالة التى تكون عليها هذه النفايات عند التخلص منها. والمطالب التى يذكرها هذا الملحق أكثر صرامة بالنسبة لعدد من المناطق الخاصة. ولعل أهم ما جاء فى هذا الملحق هو التحريم التام للتخلص من كافة أشكال المخلفات المصنوعة من البلاستيك فى البحر.

دخل الملحق الخامس حيز التنفيذ فى ٣١ ديسمبر ١٩٨٨

الملحق السادس: منع تلوث الهواء من السفن
Annex VI : Prevention of Air Pollution from Ships

عندما يدخل هذا الملحق حيز التنفيذ ، فإن القواعد المذكورة به ستضع الحدود لإنبعاث Sulphur oxide and nitrogen oxide من عوادم السفينة وتحرم الإنبعاث المتعمد للمواد Ozone depleting substances

أقر الملحق السادس فى سبتمبر ١٩٩٧ ، ويدخل حيز التنفيذ فى ١٩ مايو ٢٠٠٥

التطبيق

إن أى إنتهاك للإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣/٧٨ يقع فى نطاق السلطان القضائى لأى دولة عضو بالإتفاقية يستحق العقاب وفقاً لقانون الدولة العضو أو وفقا لقانون الدولة التى ترفع السفينة علمها.

بإستثناء السفن الصغيرة جداً ، يجب على السفن التى تعمل على الرحلات الدولية أن يكون لديها على ظهر السفينة شهادة دولية صالحة والتى قد تقبل من الموانى الأجنبية كإثبات كاف (prima facia) على أن السفينة ملتزمة بتطبيق متطلبات الإتفاقية.

أما إذا ما كان هناك أسباب للتصديق بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها لا تتطابق فعلياً مع ما ذكر بالشهادة المذكورة سابقا ، أو إذا ما كانت السفينة لا تحمل شهادة صالحة ، فإنه يمكن للسلطة القائمة بالتفتيش إحتجاز السفينة لحين الإقتناع بأن السفينة يمكنها الخروج للبحر دون أن تمثل تهديداً غيرمسبب يضر بالبيئة البحرية.

ولقد تضمنت القاعدة رقم ١٧قبول الدول أعضاء الإتفاقية بالإلتزام بتعزيز الدعم للدول الأعضاء بالإتفاقية التى تطلب المعونة الفنية لأسباب مختلفة مثل التدريب أو توفير المعدات اللازمة أو البحث أو مكافحة التلوث ، وتقوم الدول الأعضاء بهذا الدعم بالتنسيق مع المنظمات الدولية.

إجراءات تعديل الإتفاقية:

يتم إقرار التعديلات للملاحق الفنية للإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ٧٣/ ٧٨ MARPOL 73/78، بإستخدام أسلوب القبول الضمنى ووفقاً لهذا الأسلوب يتم تحديد تاريخ معين لدخول التعديل حيز التنفيذ ما لم يعترض عدد متفق عليه من الدول الأعضاء بالإتفاقية على هذا التعديل قبل تاريخ تم الإتفاق عليه.

عملياً، يتم إقرار التعديلات على هذه الإتفاقية إما من خلال لجنة حماية البيئة البحرية Marine Environment Protection Committee (MEPC) أو من خلال مؤتمر يعقد للدول الأعضاء بالإتفاقية .

تعديلات عام ١٩٨٤ (الملحق الأول)

صممت تعديلات الملحق الأول للإتفاقية لتسهيل تطبيق هذا الملحق وجعله أكثر كفاءة ولقد أضافت التعديلات مطالب جديدة لمنع تفريغ المياه المختلط بها بعض من الزيت فى مناطق معينة ، كما تم تقوية بعض المتطلبات الأخرى. ومن ناحية أخرى تم تسهيل بعض المتطلبات إذا ما تأكد الإلتزام بالمتطلبات المختلفة ، وكمثال لذلك فلقد سمح هذا التعديل بالتفريغ أسفل خط المياه الأمر الذى يساعد على توفير بعض النفقات عن طريق خفض الحاجة لأنابيب جديدة.

تم إقرار هذه التعديلات فى ٧ سبتمبر ١٩٨٤ ودخلت حيز التنفيذ فى ٧ يناير ١٩٨٦ .

وإلى اللقاء فى المقال القادم لإستكمال إستعراضنا للإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

محاربة الإرهاب على الطريقة الأمريكية

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

الجزء الثانى

"من ليس معنا فهو ضدنا" الرئيس الأمريكى جورج بوش

كيف تحارب USA الإرهاب

بعد أحداث ١١ سبتمبر التى أطاحت بالبرجين التوأمين فى العاصمة الإقتصادية الأمريكية نيويورك وأطاحت «بأبراج» عقول الإدارة الأمريكية فى العاصمة السياسية الأمريكية واشنطن كانت هناك قاعدتان تحكمان السلوك الأمريكى فى محاربة الإرهاب.

١- القاعدة الأولى هى غياب الإحترام لحقوق الإنسان.

٢- القاعدة الثانية هى عدم المصداقية وإن شئت الدقة الكذب المفضوح والذى يمكن أن نضفى عليه صفة البعد عن المعايير الأخلاقية ولقد قيل بحق أنه لا توجد حرب فى التاريخ قامت على الأكاذيب والتلفيق مثل الحرب الأمريكية الأخيرة على العراق (٢٠٠٣/٣/١٩).

وأنقل لك - عزيزى القارئ - دون تعليق بعض من مئات وجهات النظر والآراء والتقارير الإخبارية القادمة من مصادر أمريكية وغربية.

* صرح «**إيروف بوسيسو**» المتحدث الرسمى باسم الصليب الأحمر الدولى بـ«تشعر اللجنة بالكثير والكثير من القلق عن العدد الكبير من الأشخاص من مختلف الجنسيات الذى جرى إعتقالهم فى سياق الحرب على الإرهاب وإحتجازهم فى معتقلات سرية بحجة هجمات سبتمبر تتطلب إجراءات إستثنائية».

* ألقى اللورد «**جون استين**» قاضى المحكمة العليا فى بريطانيا (نوفمبر ٢٠٠٢) محاضرة ملخصها: «أن القوانين الجديدة فى USA نتيجتها المؤكدة ضياع الحرية وأن ما يحدث فى سياق الحرب على الإرهاب يمثل مشهداً كئيباً للإعتداء على حقوق الإنسان وعلى الحكومة البريطانية أن تعلن صراحة إدانتها لغياب القانون وحقوق الإنسان فى USA.

* صرحت «**بريجيت تسيبريز**» وزيرة العدل الألمانية أمام مؤتمر للإرهاب (٢٠٠٤/٦/١٠) بأنه «لا يمكن تحت أى ظروف أن يعتقل المئات من الناس لعدة شهور لمجرد الإشتباه وربما بدون قرار إعتقال من القضاء وهذا خارج وفوق القانون».

* قال «**هربرت فيدرين**» وزير خارجية فرنسا السابق فى حوار مع محطة فرنسا الدولية برنامج سؤال مباشر (٢٠٠٢/٢/٦) «لن نستطيع أن نختزل كل مشكلات العالم فى الكفاح ضد الإرهاب بالأساليب العسكرية وحدها وإنما ينبغى أن نعالج جذوره ينبغى أن نكافح أوضاع الفقر والظلم والإذلال وهذا هو دواء الإرهاب».

* أعلنت «**مارى روبنسون**» مفوضة الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان (ورئيسة أيرلندا الشمالية السابقة) فى بيان لها (٢٠٠٢/١/١٦) عن سخطها علناً ولفتت نظر الحكومة الأمريكية إلى أنه: «ينبغى معاملة المعتقلين والمحتجزين معاملة إنسانية وأن يحاكموا محاكمة عادلة ومنصفة».

* تحت عنوان «إعتقالات سرية أمريكية» ذكرت جريدة «**هيرالدتريبيون**» ٢٠٠٤/١/١٥ «أن الإدارة الأمريكية ترفض إعلان أسماء المعتقلين وأماكن إعتقالهم أو الكشف عن أسباب الإعتقال رغم التأكد من أن الأغلبية العظمى منهم ليست لهم علاقة بالإرهاب أو المنظمات الإرهابية».

* قال الكاتب «**بول كروجمان**» فى مقال بجريدة «**واشنطن بوست**» فى ٢٠٠٣/٩/١٢ «أن الإدارة الأمريكية تستغل أحداث سبتمبر وهدفها تحقيق مكاسب سياسية وحزبية لها وليس محاربة الإرهاب وعلى الشعب الأمريكى كشف حقيقة الخداع الذى يتوارى وراء ستار مكافحة الإرهاب».

* إتهمت منظمة العفو الدولية فى تقرير لها (٢٠٠٤/٩/١٣) USA بممارسة التمييز العرقى بشكل واسع النطاق ضد المواطنين بحجة مكافحة الإرهاب وأوضحت «**كيرت جوريننج**» نائب المدير التنفيذى للمنظمة «أن الأجهزة الفيدرالية الأمريكية وسعت من نطاق إستخدامها لإنتهاكات مهينة وخطيرة ضد المواطنين الأمريكيين بسبب أصولهم العرقية أو الدينية».

* فى تقرير قدمه إلى مجلس الشيوخ الأمريكى (الكونجرس) إتهم "**هنرى واكسمان**" النائب البارز وعدد من النواب الديمقراطيين بمجلس النواب الأمريكى الرئيس بوش وأربعة من مستشاريه بالإدلاء بـ ٢٣٧ تصريحاً مضللاً للإعلام حول التهديد الذى شكله العراق على أمن USA قبل وبعد الحرب التى قادتها واشنطن على العراق وأكدوا فى تقريرهم أن أغلب هذه التصريحات (١٦١ قبل الحرب و٧٦ بعدها) كانت مضلله لأنها أكدت أشياء لم يكن لها وجود وأن عشرة تصريحات منها بالتحديد كانت خاطئة تماماً.

* علق الصحفى والكاتب الأمريكى الشهير "**جورفيدال**" فى كتابه الأخير "حرب أبدية لسلام أبدى" على القوانين الإستثنائية الأمريكية الجديدة التى تحمل إسم قوانين الإرهاب بأنها "علامات تبحث على الشئون وتشير إلى أن الحرية الأمريكية تعيش فى حالة خطر وهو تهديد للحريات بإسم الدفاع عنها"

* قال الرئيس الأمريكى **جورج بوش** (٢٠٠٤/٤/٢٦) "إن الولايات المتحدة ملتزمة بالقضاء على كل صور التعذيب فى العالم وأنها ستقود المعركة للقضاء على هذه الأزمة وذلك من خلال ضرب المثل وإعطاء النموذج" ورداً عليه أرسلت **إيرين خان** السكرتير العام لمنظمة العفو الدولية رسالة إليه (٢٠٠٤/٥/٧) قالت له فيها:

"سيدى الرئيس أن USA لا يمكنها أن تدعى ضرب المثل عندما يكون المثل الذى تضربه هو الحبس الإنفرادى والتعذيب والإهانة فى أماكن غير معلن عنها دون رقيب أو محاسبة أى مثل هذا ؟ وأى نموذج ذلك ؟ ويبدو لى أن الإنسان لم يتقدم كثيراً منذ العصور الأولى".

* قال السفير الأمريكى السابق فى الأمم المتحدة "**ريتشارد هوليروك**" فى (٢٠٠٤/٥/٧) "علينا الإعتراف بأن موقف USA بتصرفاتها وفى معالجتها للعديد من والأمور فيما يسمى بمحاربة الإرهاب يتعذر الدفاع عنه وفى أوروبا يقولون لو كانت USA دولة صغيرة لكان قادتها يحاكمون الآن أمام محكمة جنائية دولية"

* كشفت مجلة "**ذى لانسيت**" الطبية البريطانية فى ٢٠٠٤/٨/٢٠ عن دراسة أعدها "الدكتور **ستيفين مايلز**" الأستاذ بجامعة مينيسونا عن أن "أطباء الجيش الأمريكى العاملين فى العراق شاركوا المحققين فى إنتهاك حقوق السجناء والأسرى العراقيين وأوضحت المجلة أن هناك أدلة على أن بعض الأطباء أخلوا بشرف المهنة والقسم الذى أقسموه قبل ممارسة الطب حيث قاموا بتزوير شهادات وفاة للتغطية على حوادث القتل الناجم عن التعذيب مرجعين الوفاة للأزمات القلبية أو ضربات الشمس أو أسباب طبيعية دون ذكر ما هى هذه الأسباب كما قاموا بإخفاء الأدلة على تعرضهم للضرب المبرح فضلاً عن تصميم أساليب التعذيب النفسية والجسدية التى إتبعها المحققون خلال إستجوابهم للأسرى"

* كشف تقرير أصدره مجلس العلاقات الأمريكية الإسلامية (كير) عن إرتفاع حلة التمييز ضد مسلمى USA بنسبة ٧٠٪ فى عام ٢٠٠٣ مقارناً بعام ٢٠٠٢ كما رصدت (كير) فى تقريرها إرتفاعاً قدره ١٢٪ فى عدد جرائم الكراهية التى تعرض لها مسلمو USA فى عام ٢٠٠٣ مقارنة بعام ٢٠٠٢ وقد قادت هذه الجرائم إلى تخريب بعض ممتلكات المسلمين ومؤسساتهم وقتل عدد من الأفراد.

* كتب الأديب البريطانى «**هارولد بنتر**» فى جريدة الديلى للجراف البريطانية فى ٢٠٠٢/١٢/١١ مقالاً قال فيه: «الإدارة الأمريكية ليست سوى وحش متعطش للدماء وأن العالم يعيش كابوس الهيستيريا الأمريكية والجهل والغطرسة والغباء والعدوانية أن أعظم قوة فى العالم تشن حرب على بقية العالم.

* أثار السفير الأمريكى السابق «**جوزيف ويلسون**» وهو من الصفوة القريبة من صناع القرار الأمريكى الشكوك حول إمتلاك العراق لأسلحة الدمار الشامل حينما كتب مقالاً فى «نيويورك تايمز» خرق فيه حائط الأكاذيب المختلفة التى يبرر بها صقور واشنطن عملية إختطاف العراق بعد غزوه وإحتلاله وكشف السفير عن مهمته السرية والتى أطلق عليها «الكعكة الصفراء» إلى النيجر حيث كلفه مكتب دين تشينى نائب الرئيس الأمريكى بمهمة سرية للتحقق من أنباء ومعلومات إستخباراتية عن مساع يبذلها صدام حسين لشراء اليورانيوم من بلد أفريقى هو النيجر لتطوير برنامج أسلحته النووية وطار السفير فى مارس ٢٠٠٣ إلى نيامى عاصمة النيجر وتبين له أن المسألة لا تعدو كونها مزاعم زائفة وكتب تقريراً يدحض فيه ما تردد عن «الكعكة الصفراء» مؤكداً أنه لا وجود لها.

* جاء فى مقال كتبه البروفيسور «**ارنوجى باير**» أستاذ التاريخ المتقاعد فى جامعة برنستون الأمريكية نشرته له صحيفة لوموند الفرنسية تحت عنوان «التوقعات المبكرة» وهو مقال لم يسمح بنشره داخل الولايات المتحدة فى إطار المناخ الإستثنائى الذى تعيشه بعد أحداث سبتمبر: «حتى الآن فى عصرنا المتحضر فإن الأعمال الإرهابية التى تصدر من أشخاص كانت تمثل سلاح الضعفاء والمعوزين بينما الأعمال الإرهابية التى تصدر من الدول هى سلاح الأقوياء إن USA منذ عام ١٩٤٧ كانت رائدة فى ممارستها لإرهاب الدولة بل إنها كانت صاحبة المبادرات الأولى فى هذا المجال لكنها كانت تخف ذلك على نطاق واسع لقد كانت USA هى العقل المدبر فى قتل باتريس لومومبا فى الكونجو وسيلفادور الينوى فى شيلى وكانت لها محاولات فاشلة فى قتل كاسترو والقذافى وصدام حسين وما تقوم به من تدخل إرهابى لتغيير نظم سياسية وحكومات خاصة فى دول أمريكا اللاتينية وإنقلابات بنما وكولومبيا ونيكارجوا وكوستاريكا فضلاً عن أن واشنطن إستخدمت حق الفيتو فى مجلس الأمن إستخداماً مفرطاً ضد كل الجهود التى بذلت لوقف إنتهاكات إسرائيل والإتفاقيات الدولية وضد أى دولة فى العالم تعتبرها خصماً لها وخطراً عليها».

* كان الجنرال الأمريكى المتقاعد «**زيب براد فورد**» صادقاً مع نفسه ومع الأمة الأمريكية عندما قال بالحرف الواحد فى ٢٠٠٤/٨/٢٢: «إننا نعيش بداية عصر جديد من العزلة الأمريكية بالسياسات التى لم تجلب لـ USA سوى الكراهية والعداء وأضرت ضرراً بالغاً بمصداقية المبادئ والقيم التى ترفعها USA كحامية للحرية وصانعة للديمقراطية ومدافعة عن حقوق

الإنسان لكن واقع الحال - خصوصاً فى العراق - يقول عكس ذلك تماماً».

* تحدث **«دكتور زيجنيو بريجينسكى»** مستشار الأمن القومى للرئيس الأمريكى الأسبق **چيمى كارتر** فى كتابه الأخير «الخيار» The Clloice عن «الفجوة الهائلة فى السياسة الأمريكية بين نزعات الهيمنة ومسئوليات القيادة فى عصر القوة الأمريكية المطلقة التى تشكل العنوان الرئيسى لأمريكا الجديدة». * طرح صقر الإدارة الأمريكية نائب وزير الدفاع الأمريكى «بول وولڤيتز» مشروعاً فى ٢٠٠٤/٨/٢٤ أطلق عليه «الميلشيات الصديقة من خلال إنشاء ميلشيات محلية فى كل بلاد العالم النامى تقريباً تكرس الوجود العسكرى الأمريكى وتتولى مكافحة الإرهاب نيابة عن USA التى تقوم بالتمويل والتدريب والإمداد بالسلاح!.

* فى مذكرة بعنوان الصدمة والرعب Shock and Awe وضعت أمام الرئيس الأمريكى چورچ بوش ونشرتها الصحافة الأمريكية فى ٢٠٠٣/٢/٩ كتبها الدكتور **«هارلان أولمان»** أستاذ العلوم السياسية فى كلية الدفاع الوطنى الأمريكية جاء فيها بالنص: «إن علينا أن نستعمل أقوى شحنة من القوة المكثفة والمركزة والكاسحة بحيث تنهار أعصاب أى عدو يقف أمامها وتخور عزيمته قبل أن تنقض عليه الصواعق دون فرصة ليستوعب فيها ما يجرى حوله كما أنها تختصر الوقت وتقلل التكاليف وتحد من الخسائر».

* أوضح **«مارك مالوخ براون»** مدير برنامج الأمم المتحدة للتنمية (٢٠٠٤/٨/١٩) أن: «العالم الإسلامى والعربى ينظران إلى الأمم المتحدة بإعتبارها دمية فى USA وأكد أن «الدول العربية والإسلامية تشعر بمرارة شديدة من إزدواج معايير قرارات الأمم المتحدة وأضاف قائلاً: «إن الديمقراطية أصبحت كلمة سيئة السمعة بسبب الطريقة التى أستخدمت فيها الديمقراطية لتبرر غزو العراق».

* لم يحظ فيلم تسجيلى عبر التاريخ بالإهتمام الذى حظى به فيلم **فهرنهايت ٩/١١»** الذى أخرجه المخرج الأمريكى **«مايكل مور»** وفاز به بجائزة السعفة الذهبية لمهرجان كان السينمائى - أهم وأكبر مهرجانات السينما فى العالم - ويطرح الفيلم عدداً من القضايا الملحة التى يشهدها العالم منذ الهجمات التى إستهدفت البرجين التوأمين على حرف جزيرة مانهاتن فى نيويورك ومبنى البنتاجون فى واشنطن ويتهم الفيلم الرئيس بوش بفرض الخوف على الأمريكيين بالتلويح لهم بشبح **أسامة بن لادن** العدو المجهول القادم من كهوف تورا بورا بأفغانستان على بعد سبعة آلاف ميل من USA والذى يتخذ من قندهار جنوب شرق أفغانستان مقراً يدير منه تنظيمه السرى الذى يعرف بإسم «القاعدة» والذى يصوره قادراً على الوصول إلى أى مكان فى USA.

* وجه **«ريتشارد كلارك»** مستشار شئون مكافحة الإرهاب السابق فى USA أمام المؤتمر السنوى لجمعية المكتبات الأمريكية الذى إنعقد فى مدينة أورلاندو بولاية فلوريدا (٢٠٠٤/٦/٢٦) إنتقادات لاذعة إلى إدارة الرئيس بوش ووصف غزو العراق بأنه «خطأ فادح تسبب فى إزهاق أرواح لا حصر لها» وأكد أن «مشاعر الكراهية ضد USA ستبقى فى صدور أنباء أجيال كثيرة مقبلة» وقال: «إن مصداقية الأيدولوجية الأمريكية فوضها إعتقال وتعذيب الآلاف تحت عبارة مكافحة الإرهاب وأن الإجراءات التى تتخذ بإسم مكافحة الإرهاب أصبحت أكبر مشجع على إستنبات وتفريخ الجماعات الإرهابية ويتطلب الأمر ضرورة التمييز بين الغاية التى تتمثل فى مكافحة الإرهاب والوسائل والأدوات المختلفة لتحقيقه».

* ألقت **كوندوليزا رايس** مستشارة الأمن القومى الأمريكى خطاباً أمام مؤتمر معهد السلام بواشنطن فى ٢٠٠٤/٨/١٦ حمل إسم «شن حرب الأفكار فى الحرب الدولية على الإرهاب» قالت فيه: «إن USA لم تفعل ما يكفى للتواصل مع أكثر من مليار مسلم فى العالم وأن المسلمين ينتقدون الحرب الأمريكية على العراق ويرون سياستها فى الشرق الأوسط منحازة لإسرائيل وتبدو صورتنا على أننا نتعامل بفظاظة مع الآخرين» وأوضحت أن «بوسع USA أن تفعل المزيد من أجل التواصل مع العالم الإسلامى ويجب أن يكون التعامل على شكل حوار وليس حديثاً من طرف واحد ومن ثم إتخاذ قرارات وفرض أچندات وإملاءات بعينها لا تلبى سوى رغبات ومصالح USA وإسرائيل» ووصفت السياسة الدبلوماسية العامة التى حاولت USA إتباعها إزاء المسلمين حول العالم «بأنها لم تكن منظمة على ما يبدو».

* أكثر ما يلفت النظر هو ما قاله المفكر الأمريكى **«صمويل هانتجتون»** فى كتابه «صراع الحضارات» من أن الصراع المقبل سيكون بين الغرب المسيحى وبين الشرق المسلم» أما فى كتابه «من نحن؟ تحديات الهوية الوطنية الأمريكية» فقال: «إن العداء للإسلام والحضارة الإسلامية قد يساعد بشكل كبير فى تحقيق إلتفاف الأمريكيين المنشود حول هويتهم الوطنية».

* إعترف **«كولن باول»** وزير الخارجية الأمريكية بأن «جهاز المخابرات الأمريكية CIA أخطأ بشأن مختبرات الأسلحة العراقية البيولوچية المتنقلة» وأكد أن «الحكومة الأمريكية تلقت معلومات مضللة حول الترسانة المزعومة فى العراق وأنها قد عرضت هذه المعلومات على العالم دون التحقق منها بشكل جدى وأن المعلومات كانت غير دقيقة وخاطئة وفى بعض الأحيان مضللة عن عمله».

* قال **«بوب وود وارد»** فى كتابه «بوش فى حرب» Bosh At War «على الرغم من أننا دوماً نصنف المجتمعات الأخرى ونصفها بأنها تمثل دول الشر فإننا نحن أنفسنا أصبحنا أكبر دولة للشر. نشتكى من الإرهاب وبلادنا هى أعظم دولة إرهابية على وجه الأرض.

* فى محاضرة له فى ٢٠٠٤/٩/٢٢ قال **«جان فرانسوا بونسيه»** وزير خارجية فرنسا الأسبق: «إن الوسيلة الوحيدة لمناهضة الإرهاب هى العمل على إقتلاع جذوره أما السياسة الأمريكية فهى تميل إلى مضاعفة خطر الإرهاب أكثر من إحتوائه».

* أشارت مجلة **«نيوزويك الأمريكية»** فى عددها الصادر يوم الأربعاء ٢٠٠٤/٩/١ وتحت عنوان «الفضائل والعيوب» لتصميم بوش العنيد إلى أن «يبدو أن الرئيس بوش الآن مصمماً جداً على المحافظة على مساره ورؤيته المتعلقة بمبدأ إستراتيچيته العسكرية الإستباقية التى تعتمد على معاقبة الآخرين حسب نواياهم والتعلق بقناعاته وأنه يبدو أكثر عناداً منه مستنيراً وهو يرى أن كل ما يفعله هو الصحيح والسليم ويرى أيضاً أن العراق سعيد بما تفعله به أمريكا».

* كانت إفتتاحية صحيفة **«هيرالد تريبيون»** الأمريكية ٢٠٠٣/٨/١٢ بعنوان «وضع القضاة فى القائمة السوداء» قالت فيها: «لابد أن الآباء المؤسسين لأمريكا سوف يصابون بالفزع عندما يعلمون بآخر إختراع لوزير العدل جون اشكروفت فقد أمر سلطات الإدعاء بجمع معلومات عن القضاة الفيدراليين الذين يصدرون أحكاماً فى قضايا الإرهاب أقل من العقوبات التى وضعها فى قائمة الإرشادات الفيدرالية مما يعنى وضع قائمة سوداء بأسماء هؤلاء القضاة ومن الممكن أن يتعرضوا بعد ذلك للمتاعب والتهديد.

* قال السيناتور «روبرت بيرد» عضو الكونجرس الأمريكى على إمتداد ٤٥ سنة متصلة فى كتابه «ضياع أمريكا» "Losing America": أتابع بقلم التآكل البطئ للحريات التى كان الشعب الأمريكى يتمتع بها وتجميع كل السلطات فى يد الرئيس بوش لكى يخوض ما يسمى بالحرب ضد الإرهاب وهو وضع يعد إنتهاكاً صارخاً للقيم والمبادئ التاريخية الأمريكية. وقال: «إن الإدارة الأمريكية إندفعت فى حرب حمقاء دون إستعداد ملائم ألحقت إفرازاً لم يسبق لها مثيل».

* من السخرية ما قاله **«الرئيس الأمريكى بوش»** فى ٢٠٠٤/٩/٢١: «إن الحرب على العراق شرعية إستناداً إلى أنه حصل على قرار بالموافقة عليها من الكونجرس الأمريكى وهو يعلن بذلك إلغاء منظمة الأمم المتحدة».

* حذر القاضى الأمريكى **«ديفيد تاتيل»** من أن: «مصادره حق الجمهور وحقوق أصحاب المصلحة فى معرفة الأسماء والأسباب على الأقل لمعرفة هل تم إعتقالهم بسبب دياناتهم كونهم مسلمين أو بسبب أصولهم العرقية لكونهم عرباً وهل سيطول إعتقالهم إلى أجل غير محدد دون تقديمهم للمحاكمة أو الإفراج عنهم أو السماح لهم بإعلام ذويهم ومقابلة محامٍ كما يقضى القانون يعتبر تجاوزات مزعجة وإعتداء على الدستور والقانون يتم إتخاذه فى دهاليز البيت الأبيض بشارع بنسلڤانيا فى واشنطن وفى أوكار المخابرات المركزية CIA فى لانجلى ووسط المكاتب الرئيسية فى وزارة الدفاع بالبنتاجون».

* قال المحامى **«جوسار جوليس»** عضو مركز الحقوق الدستورية وهو منظمة قانونية تمكثل ٥٣ من معتقلى جوانتانامو عن إعتقاده بأن: «تلك المحاكمات ليست إلا محاولة للإبقاء على جوانتانامو سجناً خارج القانون» وأضاف أن: «النظام الذى تعتمد عليه المحاكمات ينطوى على نقائص قاتلة تطعن فى دستورية وقانونية المحاكمة لأنهم قرروا مسبقاً إدانة هؤلاء الناس على إعتبار أن المتهم مدان حتى إذا ثبتت براءته.

* اعترف **«كوفى أنان»** الأمين العام للأمم المتحدة والمسئول الأول عن تطبيق ميثاقها فى ٢٠٠٤/٩/١٨ صراحة وبمنتهى الوضوح بأن «غزو الولايات المتحدة للعراق عمل غير شرعى يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة وقال أن العدوان على العراق لقن USA دروساً مؤلمة»

* فى دراسة موثقة ودقيقة بعنوان كيف خدع بوش أمريكا؟! How G.w. Bosh Leacls America للمؤلفان **«إيريك أولترمان» و «مارك جرين»** جاء بالنص: «المتابع لسياسات وأفكار USA السابقين لن يجد فى التاريخ الأمريكى من هو أكثر تطرفاً فى الحكم من الرئيس بوش فبرامجه السياسية ترى إنعكاساتها المتفجرة فى كل الإتجاهات كما أن سياسته الخارجية قد سببت الإساءة والإهانة لـ USA حول العالم وبما لم نر له مثيلاً من قبل دون أن يتحقق الأمن للأمريكيين.

* نشرت جريدة **«واشنطن بوست»** الأمريكية فى ٢٠٠٤/٨/٢١ تقريراً قالت فيه: «إن مسئولون أمريكيون وخبراء فى شئون الشرق الأوسط بالإدارة الأمريكية أعربوا عن إحباطهم الشديد من الطريقة التى تتعامل بها إدارة الرئيس بوش مع مسألة تزايد المشاعر المعادية للولايات المتحدة لمواقفها وسياساتها بين أكثر من مليار مسلم فى العالم» وقالوا: «إن إدارة بوش وصلت إلى مستوى أسوأ من الفشل فالفشل يعنى أنك حاولت ولم تصل للنتيجة المرجوة ولكن عدم وجود أى إستراتيچية واضحة للتعامل مع الإرهاب يعنى كارثة».

* لم يكن مغالياً القاضى الأوروبى المتخصص فى شئون الإرهاب **«جون لوى بريجيير»** عندما قال أن الحرب على الإرهاب أشبه بحرب المائة عام فى إشارة إلى «مدى» وعمق «وطول فترة» هذه الحرب مشيراً إلى أنها تجسد الإفتراء الأمريكى العالمى الجديد».

وكانت هذه العبارة الأخيرة صحيحة تماماً.

إن من يتصور أن الإرهاب يخص ثقافة أو حضارة أو مجتمعات بعينها يفتقد الرؤية السليمة ولقد بات الإرهاب ظاهرة تهدد العالم كله وواقع الأمر أن مكافحة الإرهاب تتطلب عناصر أربعة:

١- التعامل بناء عليه مع الأسباب الكامنة وراء هذه الظاهرة المدمرة.

٢- وضع الحدود الفاصلة بين سعى الشعوب إلى الحصول على حقوقها المشروعة ومحاولة فئة ضالة فرض تصوراتها بإستخدام العنف.

٣- تعميق التفاهم بين الديانات السماوية الثلاثة (الإسلام - المسيحية - اليهودية).

٤- تعزيز الحوار بين الحضارات وإنهاء التمييز القائم على أساس الديانات والعقائد ويبقى القول أنه يبدو أن وهم الإعتقاد بصحة ما قاله الرئيس الأمريكى الأسبق «چورچ واشنطن» قبل أكثر من قرنين من الزمان «نحن الخير والآخرون هم الشر» هو الدستور وهو المانيفستو الدائم للسياسة الأمريكية وعلى أى حال فإن ما يجرى الآن هو قصة مازالت فى بدايتها وفى الغالب فإن بداية أى قصة تختلف عن نهايتها ويخطر على بالى العبارة الشهيرة للإمبراطور الفرنسى الأشهر نابليون بونابرت ١٥ أغسطس ١٧٦٩ - ٥ مايو ١٨٢١ **«هل تعرف أنفانتان ما يدهشنى أكثر من أى شىء آخر عجز السيف فى الحفاظ على أى شئ. ثمة قوتين فقط فى العالم السيف والروح فى النهاية ينهزم السيف أمام الروح».**

***

المؤتمر الوزارى لمنظمة أوبك

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

عقدت منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) بالقاهرة مؤتمرها الوزارى الإستثنائى الثالث والثلاثين بعد المائة برئاسة الدكتور بورتومو بستغينورو وزير الطاقة والمصادر المعدنية بأندوونيسيا والشيخ أحمد الفهد الأحمد الصباح وزير النفط الكويتى، وقد شارك فى المؤتمر وزراء المنظمة الـ ١١ بالإضافة إلى وزراء ٧ دول من خارج الأوبك فى مقدمتهم الوفد المصرى برئاسة المهندس سامح فهمى وزير البترول الذى ألقى كلمة فى الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر رحب فيها بوزراء البترول ونقل إليهم تحيات الرئيس حسنى مبارك وتقديره لدور «أوبك» وجهودها من أجل تحقيق إستقرار صناعة البترول، وتمنياته بنجاح المؤتمر الذى يعتبر فرصة لمناقشة وضع البترول كسلعة إستراتيجية مهمة للمنتجين والمستهلكين، وأكد الوزير على وضع خطة قصيرة الأجل لبناء طاقات إنتاجية إضافية لمواجهة زيادة الطلب فى المستقبل، ومراجعة جميع جوانب صناعة البترول والمتغيرات التى حدثت مؤخراً، وبذل الجهود لمواجهة التحديات وتحقيق الإستقرار فى الأسواق.

وأنهى الوزير كلمته بعدة إعتبارات هامة منها:

- مؤشرات الإنكماش فى معدلات النمو العالمى خلال الفترة القادمة.
- المنافسة التجارية الشديدة بين الولايات المتحدة الأمريكية من جانب وأوروبا والصين من جانب آخر.
- ضرورة تمويل مشروعات التنمية والتصنيع فى مجال النفط والغاز الطبيعى والبتروكيماويات.

بورتومو بستغينورو

أعمال المؤتمر

لاحظ المؤتمر تراجع أسعار النفط الخام عن مستوياتها العالمية نتيجة توفير المنظمة إمدادات نفطية كافية، وتفادى منع أى نقص مما أدى إلى زيادة المخزون للنفط التجارى، وإستمع المؤتمر لتقرير اللجنة الوزارية الفرعية لمراقبة السوق وشكر أعضائها على جهودهم فى إعداد التقرير نيابة عن المنظمة. ووافق المؤتمر على الميزانية الخاصة بالأمانة العامة لعام ٢٠٠٥، كما رحب بالإقتراح الذى تقدم به الإتحاد الأوروبى لبدء الحوار بين أوبك ودول الإتحاد الأوروبى بهدف تحقيق تعاون أكبر بين المنتجين والمستهلكين.

آراء وإقتراحات

لقد تخلل المؤتمر آراء وإقتراحات كان من أهمها:

* تصريح على النعيمى وزير النفط السعودى بأن المنظمة ستعمل ما فى وسعها لتثبيت السوق النفطية، وسيتم تحديد حصة السعودية - التى تبلغ حالياً ٩,٥ مليون برميل - حسب حصص المنظمة، وأن قرار خفض الإنتاج يهدف إلى المحافظة على إتزان السوق وإستقرار الأسعار.

* تأكيد عبد الله بن حامد العطية وزير الطاقة القطرى بأن الإجتماع الذى سيعقد آخر الشهر الحالى سيخصص لبحث الوضع فى الأسواق خلال الربع الثانى من عام ٢٠٠٥ الجارى.

* إعلان روفائيل راميرز وزير الطاقة والمعادن الفنزويلى عن وجود مناقشات داخل المنظمة لتسعير البترول الخام بالعملة الأوروبية «اليورو» بدلاً من العملة الأمريكية بسبب إنخفاض الدولار الذى يؤثر على الدول المنتجة والمصدرة للبترول.

* تصريح الشيخ أحمد الفهد الصباح وزير الطاقة الكويتى والرئيس الجديد لدورة المنظمة التى تبدأ أول يناير الجارى بأن المنظمة ستتخذ قرارات تنسجم مع الأوضاع فى السوق البترولية.

الرئيس مبارك

وقد إختتم المؤتمر أعماله بالشكر والتقدير للرئيس حسنى مبارك وحكومة وشعب مصر لإستضافة المؤتمر، كما شكر المهندس سامح فهمى وزير البترول وجميع العاملين فى وزارته.



مؤتمر الأوابك

عقد أيضاً بالقاهرة المؤتمر الوزارى لمنظمة الدول العربية المصدرة للبترول (أوابك) حيث أعلن وزراء البترول العرب تأييدهم لقرارات «أوبك» الخاصة بتثبيت سقف الإنتاج الحالى إلى ٢٧ مليون برميل يومياً، وأكد الوزراء على ضرورة الحوار بين الدول المنتجة والمستهلكة لتحقيق أسعار عادلة ومقبولة لمصلحة الجميع.

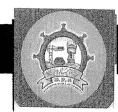
وقد إستقبل الرئيس حسنى مبارك وزراء الطاقة والبترول المشاركين فى مؤتمرى الدول المصدرة للبترول (أوبك) ومنظمة الدول العربية المصدرة للبترول (أوابك) حيث تم إحاطة سيادته علماً بنتائج المؤتمرين وبالقرارات الإيجابية التى تسهم فى إستقرار أسعار البترول.

مهندس/ سامح فهمى

وقد أكد الرئيس على ضرورة إستمرار التعاون بين الدول المصدرة للبترول والدول المستهلكة له لتحقيق الإستقرار فى أسواق البترول العالمية، وبالتالى إستقرار الأحوال الإقتصادية العالمية.

وفى دمياط ..

متابعة عبد الرحيم مصطفى



إنطلاق الشرارة الأولى لإدارة
أول ميناء وطنى إليكترونياً

- ميناء دمياط بوابة مصر نحو العالمية ومصدر لجذب المشروعات العملاقة
- الميناء يضاهى بخدماته موانى البحر المتوسط .. ويضم خمس موانى تخصصية
- نموذج ميناء السخنة .. أساس بداية التطوير الحقيقى لنهضة الموانى المصرية
- ميناء دمياط ٢٠٠٥ واجهة مشرفة للموانى المصرية وريادة تنافسية بين موانى المنطقة

لازلنا فى زمرة الإحتفالات بإفتتاح المشروعات القومية العملاقة والتى أصبحت واقعاً حقيقياً بداية بإفتتاح ميناء السخنة المحورى العملاق وميناء شرق بورسعيد الذى غير ملامح الخريطة الملاحية العالمية واليوم ميناء دمياط الوطنى الذى أصبح واقعاً حقيقياً لينضم إلى ركب تلك المشروعات القومية التى تغذى كافة نواحى الإقتصاد القومى والذى شرف فخامة الرئيس محمد حسنى مبارك رائد المشروعات والتنمية بإفتتاحها ليعلن أمام العالم أن مصر ناهضة وعلى أبواب مرحلة جديدة نحو مستقبل مشرق من أجل مستقبل أبنائها.



وأن الموانى البحرية المصرية عصب الإقتصاد القومى أصبح لها اليوم صوت يدوى بين موانى المنطقة وتقترب من العالمية لما تمتلكه من إمكانيات وكفاءات مستخدمة أحدث تكنولوچيا العصر.

ولعل شواهد وإمكانيات الموانى المصرية التى جذبت أنظار المراقبين والمنظمات الدولية البحرية بموانى السخنة وشرق بورسعيد ودمياط وفى القريب العاجل الإسكندرية لخير دليل على ما تنتهجه القيادة السياسية فى تخطيطها لخريطة تطوير الموانى المصرية.

واليوم وداخل هذا الصرح العملاق ميناء دمياط والذى إستطاع إنجاز الكثير من الإنجازات المأمولة منذ إعادة إفتتاحه ١٩٨٥ وحتى الآن وقد إحتل القمة والصدارة والميزة التنافسية بين موانى المنطقة.

كانت البداية مع هذا الميناء لما حققه من سمعة طيبة وتجاوزه للمستهدف والطاقة الإستيعابية فكان من الضرورى جداً الإستمرار وعمل وبقاء الميناء على القمة أن يبدأ خطة التطويز والتحديث فى ثورة نهضة الموانى المصرية بالإضافة إلى أن هناك بعض المعايير التى تؤهل هذا الميناء ويسعى جاهداً ليكون بداية لمنظومة التطوير التى أعلنها القائد والزعيم محمد حسنى مبارك لعل من أهمها ما يتمتع به هذا الميناء:

* مراكز إتصال وإنتقال سريعة ورخيصة.
* شبكة طرق برية ونهرية ملائمة.
* الرغبة فى نقل السلع والخدمات.

فضلاً عن القدرات التى تؤهله من حيث المساحات الشاسعة مما يسهم بشكل فعال أن يصبح هذا الصرح مركزاً لوجيستياً عملاقاً.

لذا كان قرار التطوير حتمياً وفق خطة موضوعية ومستمرة وعلى أساسه تحول هذا الصرح إلى خلية عمل مستمرة ليلاً ونهاراً لمدة ٢٢٠ يوماً حتى وصل إلي الصورة التى أذهلتنا جميعاً وكذلك كافة المراقبين إلا أن هذا الميناء التكنولوچى الحديث يوجد على أرض مصر.

على جانب هذا الإحتفال الكبير الذى أسعد الجميع بهذا الإنجاز الهائل أكد الدكتور عصام شرف وزير النقل لإنترناشيونال بعد تفقده الميناء أن ميناء دمياط يعد أول ميناء حكومى يتم إدارته وتشغيله إلكترونياً بالكامكل تنفيذاً لتوجيهات الرئيس حسنى مبارك للحكومة بتطوير الموانى البحرية للعمل بنفس نموذج ميناء السخنة الجديد.

وأن الميناء بعد تطويره يضم خمسة موانى متخصصة هى موانى الحاويات - الوردات - الصادرات - الغاز الطبيعى - إلى جانب الميناء النهرى وبإعتبار أن ميناء دمياط على ساحل البحر المتوسط فقدرته التنافسية تدخل ضمن أربع موانى محورية فى المنطقة.

مشيراً سيادته أنه يضم ١٦ رصيفاً لطول ٣٩٥٠ متراً يزداد فى الفترة المقبلة إلى إضافة ٢٨٠٠ متراً أخرى ليصبح الميناء متكامل ومتداول لكافة الأنشطة.

وعن خطة التطوير والتحديث داخل الميناء أضاف الدكتور شرف أن تكاليف هذه المرحلة بلغت ١٩٠ مليون جنيه منها ٩٠ مليون جنيه للبنية المعلوماتية والباقى للبنية الأساسية دفعت بالكامل من إيرادات الهيئة دون تحمل الدولة أية أعباء مالية وتتبلور فكرة التطوير حيث تتضمن تطوير النظام الحالى ليتواكب مع النظام الإلكترونى الحديث فى مواقع العمل حيث تم إنشاء مركز إلكترونى متكامل لجميع خدمات الميناء وإنشاء مساحات جديدة لأماكن إنتظار الشاحنات وساحات ومستودعات وعدد كبير من مبانى الخدمات وكافيتريات لأصحاب السفن والبضائع.

أما فيما يختص بالبنية المعلوماتية فهى تعتمد على إدخال أنظمة جديدة ومتطورة لبرامج الكمبيوتر تتلخص فى تبسيط طرق التعامل مع السفينة القادمة حيث يتم التعامل معها إليكترونياً من أول خروجها من ميناء الشحن بوصول ملف أليكترونى يضم جميع المعلومات عن البضائع التى تحملها ومواعيد وصولها إلى الميناء بالدقيقة وذلك بإستخدام أسلوب EDI الخاص بتبادل الرسائل الإليكترونية بين الموانى العالميه

من جانبه أكد اللواء بحرى إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط وقائد سيمفونية التطوير والتحديث داخل هذا الصرح الذى تابعناه منذ أن وطأت قدماه هذا الصرح وإعلانه للشعار الخاص به (أكون أو لا أكون) فى منافسة شديدة مع نفسه أولاً ثم مع الآخرين أن أعمال التطوير شملت ٤٨ مشروعاً متضمنة أعمال البنية أساسية مؤقتة تحتية ومعلوماتية مثل مبنى الإدارة الآلية ومركز متطور للمعلومات وآخر للتحكم والمراقبة.

أما عن المشروعات اللوجستية فهى تتضمن مشروع تسييل وتصدير الغاز الطبيعى وبإقامة صومعة حبوب أفقية وصومعة حبوب رأسية ومصنع للبتروكيماويات.

ويستكمل اللواء إبراهيم يوسف حديثه المفحم وأسارير الفرح والسرور على وجهه بعد جهد ومشوار عرق طويل بأن هناك مشروعات أخرى يمكن البدء فى تنفيذها فوراً وبالتعاون مع القطاع الخاص وتشمل.

- إنشاء شركة لوجستية للقيام بجميع أعمال إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوچيا المعلومات (من جهة المنبع وحتى وصولها للمستهلك النهائى).
- كذلك إقامة محطات حاويات حديثة متكاملة فى ذلك إنشاء رصيف بطول ١١٣٠ متر وعمق ١٥,٥ متر بنظام المشاركة B.O.T. بتكلفة مائة مليون دولار .

وغيرها من المشروعات الواعدة والتى تحول منطقتنا إلى موانى محورية عملاقة

الحديث طويل والجميع فى سعادة وسرور ونحن فى هذا الصرح نرصد رؤية العين وبنص الواقع أن ميناء دمياط أصبح حقيقة ملموسة بأنه ميناء دولى بكل المقاييس سوف يعلن عن نفسه قريباً ويصبح سفيراً للموانى المصرية ليسطر أكبر ملحمة من الإنجازات والتحديث للموانى المصرية على خريطة الملاحة العالمية.

هنيئاً لمصر شعباً وقيادة على هذا الإنجاز وغيره من الإنجازات السابقة والتالية والتى أتت بثمارها فى عهد القائد والزعيم حسنى مبارك الذى رعاها وتابعها وإفتتحها لتكون هدية لشعبه وأملاً لأبناء بلده من أجل غد مشرق.



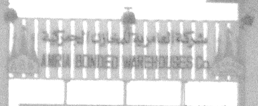
شركة العامرية للمخازن الجمركية

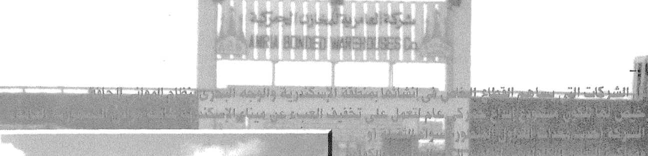


Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية





شركتنا :-

- [illegible] الشركات التي [illegible] القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري [illegible]
- [illegible] عام لتعمل على تخفيف [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..





نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

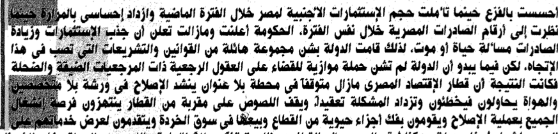
خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب



مصر تسعى لجذب الإستثمارات وتشجيع التصدير

فتحنا الأبواب وبقيت العقول



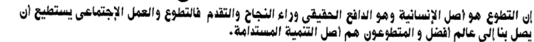
أحسست بالفزع حينما تأملت حجم الإستثمارات الأجنبية لمصر خلال الفترة الماضية وازداد إحساسى بالمرارة حينما نظرت إلى أرقام الصادرات المصرية خلال نفس الفترة، الحكومة أعلنت ومازالت تعلن أن جذب الإستثمارات وزيادة الصادرات مسألة حياة أو موت، لذلك قامت الدولة بشن مجموعة هائلة من القوانين والتشريعات التى تصب فى هذا الإتجاه، لكن فيما يبدو أن الدولة لم تشن حملة موازية للقضاء على العقول الرجعية ذات المرجعيات الضيقة والضحلة فكانت النتيجة أن قطار الإقتصاد المصرى مازال متوقفاً فى محطة بلا عنوان ينشد الإصلاح فى ورشة بلا متخصصين والهواة يحاولون فيخطئون وتزداد المشكلة تعقيداً ويقف اللصوص على مقربة من القطار يتحزون فرصة إنشغال الجميع بعملية الإصلاح ويقومون بفك أجزاء حيوية من القطاع وبيعها فى سوق الخردة ويتقدمون لعرض خدماتهم على الجميع لشراء أجزاء بديلة وهكذا أيقن الجميع بأن القطار سيظل متوقفاً معطلاً طالما بقى اللصوص والهواة وغاب الشرفاء والمتخصصون!!

فلك الله يا مصر.. أبناؤك قتلوك وقتلوا أنفسهم بهذا الخنوع ... الإستثمارات الأجنبية الواردة إلى مصر ما جاءت صدفة ولن تجئ بضربة حظ بل جاءت بعرق وكفاح ومجهود رجال مخلصين يحاولون صنع المستحيل فى عالم لا يرحم ولا يعرف إلا لغة القوة، الإستثمارات تأتى بعد قصة كفاح ووفق نظم وقوانين ولوائح وشعارات متداولة ومع مرور الوقت تتغير النظم مع بقاء القوانين أو تتغير وتتبدل الأشخاص والقيادات فيجد المستثمر نفسه أمام دولة جديدة غير الدولة التى بنى عليها وفيها دراساته الإقتصادية، فعندما يصل المستثمر إلى أرض مصر يقابل بالورود والأحضان ونسخ نسخاً من كتيبات تشرح أن مصر واحة الإستثمار العالمى والأرض الخصبة للنهوض بكل الأنواع والأشكال والألوان الإستثمارية ومع بداية التنفيذ ومع أول إحتكاك عملى مع الآلة الرهيبة للبيروقراطية المصرية يجد المستثمر نفسه بين خيارين إما أن يرحل وإما أن يرحل بإخلاص .. وصدق .. ودودن تجميل .. كارثة مصر ليس فى القوانين ولا الأنظمة ولا التشريعات بل الكارثة الحقيقية فى القيادات التى تتعامل مع المستثمرين، دائماً ما نرى المستثمر يحاول كسب ود المسئول ودائماً ما يتدلل ذلك المسئول ويزيد فى دلاله وكأن مصر عزبة ورثها عن أمه قد تجد المسئول من هؤلاء منتفخ الأوداج يعيش حالة نشوة وحالة غرور وحالة نرجسية لا يرى فى الصورة إلى شخصه ولا يسمع من الكلام إلا نفسه، يصم الآذان ويغلق العيون ولا يجيد إلا الكلام، يملأ الدنيا ضجيجاً وصراخاً ويوهم الجميع أنه حامى حمى الوطن والخائف على مقدراته وهو لا يدرى أنه العدو الأول لهذا الوطن المنكوب بأمثاله، يجلس أمام أجهزة الإعلام ويقسم بأغلظ الأيمان إنه يؤمن بالإستثمار وجاء من أجل خدمة المستثمرين وأن باب مكتبه مفتوح للجميع وفى الحقيقة وفى الحجرات المغلقة تجده يلعن المستثمرين ويسب كل صنوف السباب لهذه الإستثمارات إنه يؤمن بالإنغلاق ويحارب الإنطلاق ولا ينظر أبعد من تحت قدميه، هو لا يدرى أن مصر تحتاج إلى كل فكرة إستثمارية جديدة تفتح أبواب الرزق لجموع العاطلين من خيرة شباب مصر.

إننى أطالب الدولة والحكومة إننى أطالب الجميع أغلبية ومعارضة أن يتقوا الله فى هذا الوطن، بيد أن مصر تأخرت كثيراً والسبب أبناء مصر من أمثال هؤلاء القادة الذين يسيرون للأمام خطوة ويرجعون للخلف عشرات الخطوات نتيجة سوء العقل وسوء التفكير وسوء التدبير فلك الله يا مصر .

ونأتى لقضية التصدير التى أصبحت مقدمة لكل الخطب الرنانة فى كل المنتديات واللقاءات والحوارات أصبح معلوماً أن الحديث عن التصدير يجلب الخير والرضا لدى الجميع .. نترك هذا وننظر إلى حقيقة الوضع فى عملية التصدير ولا تسألنى عن الأرقام والإحصائيات المعلوب فى أنياسها، الإنتاج المصرى أصبح جاهزاً للتصدير هذه شهادة مراقب ومتابع فى ميدان الإنتاج لكن غياب الآليات الحاكمة والمنظمة لعملية التصدير تعيش حالة غيبوبة، فالصادرات الزراعية المصرية تحتاج إلى فراغات على الأسطول المصرى الذى أصبح فى ذمة التخبط والبيروقراطية، كل صباح تسمع العجب فى قضية عدم وجود فراغات على الأسطول الجوى إلى البلاد الخارجية والخاسر الوحيد هو مصر.

القضية يا سادة ليست قضية إستثمارية معطلة وتصدير مكبل، القضية قضية ضمائر غائبة وبيروقراطية خانقة وقيادات لا تبحث إلا عن ذاتها، بيد أن المشوار طويل والإصلاحات المطلوبة جذرية .. فلا إصلاح التشريعات يكفى ولا تغيير القوانين يؤدى الغرض، المطلوب هو نسف قلاع الروتين والإستغناء عن جيش المديرين والقياديين ذات الرجعيات المتخلفة، هؤلاء الذين يسبحون بحمد الرجعية والنظم واللوائح لا تقوى أيديهم على حمل القلم وتأبى قلوبهم أن تصنع الخير، إذا أردنا الإصلاح فالطريق واضح وإشارات الطريق أوضح لكن القائمين على الأمر يحاولون إيهام الجميع أن هناك إصلاحات على الطرف الآخر من الطريق والأولى على المستثمر أن ينتظر الإنتهاء من تلك الإصلاحات وعندها لا ينفع الندم.

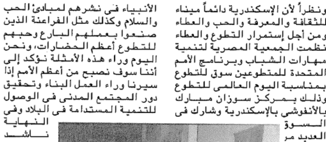


مهرجان الإسكندرية الأول للتطوع والعطاء

إن التطوع هو أصل الإنسانية وهو الدافع الحقيقي وراء النجاح والتقدم فالتطوع والعمل الإجتماعى يستطيع أن يصل بنا إلى عالم أفضل و المتطوعون هم أصل التنمية المستدامة.

إعداد/ وسام غنيم

ونظراً لأن الإسكندرية دائماً ميناء للثقافة والمعرفة والحب والعطاء ومن أجل إستمرار التطوع والعطاء نظمت الجمعية المصرية لتنمية مهارات الشباب وبرنامج الأمم المتحدة للمتطوعين سوق للتطوع بمناسبة اليوم العالمى للتطوع وذلك بمركز سوزان مبارك بالأنفوشي بالإسكندرية وشارك فى السوق العديد من الجمعيات الأهلية بعرض أنشطتها المختلفة كرمز للتطوع والعطاء ومن الجمعيات التى شاركت بالمهرجان جمعية التنمية المستدامة ، جمعية حماة المستقبل ، جمعية رواد البيئة ، جمعية نادى الدفاع الإجتماعى ، الجمعية المصرية للمياه والطاقة ، جمعية الطفل اليتيم ، جمعية أبحاث السمنة لصحة المرأة والمجتمع.



– إفتتح اللقاء سيادة اللواء محمد بسيونى سكرتير عام المحافظ بالإسكندرية حيث عبر سيادته عن إعجابه الشديد بهذا اليوم الذى يحمل معنى عظيم له عمق إنسانى وتاريخي وهو التطوع.

إن هذا المهرجان الأول للتطوع حدث سيحفر نفسه على جبين الإسكندرية مدينة الخير والعطاء والإسكندرية مليئة بالنفوس الخيرة المعطاءة التى تعطى بلا حدود وبلا مقابل فعلى سبيل المثال قد تطوع عدد من القادرين ببناء مستشفى تكلفت ٣٠ مليون جنيه لخدمة المرضى الغير قادرين مجاناً كما تطوع عدد كبير من رجال الأعمال لتطوير المناطق العشوائية بالإسكندرية وإشترك فى التطوير حوالى ٩٠ جمعية أهلية وهذا دليل على أن الإسكندرية علامة ورمز للتطوع على مر السنين ذلك ما يجعلها متميزة دائماً عن باقى المحافظات لتصبح عروس البحر الأبيض المتوسط حقيقة.

★ د/ سعد صادق رئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية لتنمية مهارات الشباب

أشار سيادته إلى معنى التطوع والذى يعنى العمل بإخلاص بأقصى طاقة لتحقيق أهداف نبيلة كمثل الأنبياء فى نشرهم لمبادئ الحب والسلام وكذلك مثل الفراعنة الذين صنعوا بعملهم البارع وحبهم للتطوع أعظم الحضارات، ونحن اليوم وراء هذه الأمثلة نؤكد إلى أننا سوف نصبح من أعظم الأمم إذا سيرنا وراء العمل البناء وتحقيق دور المجتمع المدنى فى الوصول للتنمية المستدامة فى البلاد وفى النهاية ناشد سيادته الحاضرين القادرين على العطاء لتقديم شئ من جهدهم تطوعاً ولو كان بسيط للوصول إلى بناء مجتمعى ناجح.

★ م. مجدى مملوك منسق عام المهرجان

قد إفتتح كلمته بشكر خاص لمجهودات الجمعيات الأهلية وحلمه الخاص بأن تصبح فريق واحد لمواجهة التحديات والأحداث المختلفة بالمجتمع وإثبات النجاح وقد أشار إلى أن التطوع صانع كل شئ عظيم حيث أن أصل نجاح الحضارة المصرية القديمة فكرة التطوع الذى نشرت الحب والمساعدة بين كل اللغات والأديان والحضارات دون أى حدود ولا بنود.

★ مسيو خوسيه نغارو ممثل من هيئة متطوعو الأمم المتحدة

أعلن سعادته بهذا المهرجان وتنظيمه بمصر وخاصة بمدينة الإسكندرية لجمالها وتطورها الرائع فاليوم العالمى للتطوع علامة من علامات الإنسانية وأشار سيادته عن التشريعات الخاصة بالتطوع والتى ساعدت فى زيادة أعداد المتطوعين بالخارج سواء فى مجتمعهم أو عن طريق الإنترنت بالتواصل مع العالم أجمع وقدم شكر خاص لكل إنسان تطوع فى تنظيم هذا المهرجان العظيم.

★ مستر هيجن مدير المركز الثقافى الأمريكى بالإسكندرية

أشار إلى أن البتطوع ظاهرة إجتماعية عظيمة وأنه قد عمل ولسنوات كثيرة بالعمل التطوعى وقضى سنوات عديدة كمتطوع فى البرنامج الأمريكى للمتطوعين من أجل الولايات المتحدة عمل مع الأطفال الفقراء والأطفال السجناء كمتطوع لمساعدتهم وقد روى سيادته العديد من القصص الأخلاقية التى أظهر فيها روح المتطوع العظيمة كمحاربة لعبة القمار "كفساد للأخلاق" فالتطوع والعطاء بداية تأسيس الإنسانية الأولى والإسكندرية أعظم مدينة فى تعميق فكر التطوع.

★ أ.د احمد عبد الفتاح الخبير الوطنى الأعلى للآثار

أكد الدكتور أحمد عبد الفتاح بأن التطوع عمل عقائدى للإنسان الإيجابى وهو متصل بتاريخ الإنسان المصرى فالحضارة المصرية قامت على التطوع والعمل على نفع الآخرين لخدمة أى فرد فى الوطن دون مقابل وهذا المعنى يتضح فى آثارنا المصرية الجليلة ورغم قول الأجانب بأن الأهرامات بنيت بالسخرية»! إن جمال وعظمة الأهرامات لا تدل على السخرية لأن الإبداع لا يأتى إلا بحب العمل وليس بالكره والسخرية والشعب المصرى هو أول شعب أهتدى إلى الضمير فهو الدافع وراء إبداعه وقد أقام سيادته ورشة عمل لمجموعة من الحاضرين خاصة بالتاريخ والآثار.

★ د/ إيمان عبيد ممثل من منظمة TIG (كندا)

وقد أشار إلى أن منظمة TIG منظمة



دولية غير ربحية مقرها تورونتو (كندا) ويعمل بها (٢٠ – ٢٥) موظف وأكثر من ٦٥٠٠٠ عضو في أكثر من ٢٥٠ دولة. وقد تلقى العديد من الجوائز العالمية يهتم بأنشطة (بناء جسور محلية) كالترجمة والشراكة مع المجموعات الإعلامية للشباب، ورش العمل، الشبكة الدولية لإعلام الشباب والبرامج التعليمية الأخرى ولتوسيع العلاقات العالمية وتبنى الأفكار الفعالة وهذه المنظمة أكبر مثال على حب التطوع وتفاعلهم مع بعض من كل دول العالم وفلسفة المنظمة تنمية قدرات الشباب لمواجهة تحديات الحياة والتغيير عن الذات وإكسابهم الثقة بالنفس على موقع http../egypt.talsing itg lobal.org.

★ أ/ عماد النجار نائب وكيل وزارة الشئون الإجتماعية

تهتم الشئون الإجتماعية بنشر روح التطوع بين أفراد المجتمع المدنى حيث تسعى الشئون الإجمتاعية لتسهيل إجراءات إنشاء الجمعيات الأهلية لخدمة الأهالى وتوفير مختلف الخدمات التى لا تستطيع الحكومة تحقيقها وخاصة خدمة المناطق العشوائية.

★ د/ معزوزة رزق مركز التكوين المعرفى

أشارت إلى أن الإنسان بالفطرة يولد ولديه ميل للعطاء وتتكون سيكولوچية التطوع مع مر السنين ويساعده فى ذلك إحتياجه للآخرين وإحتياجه للعطاء ولنقترب من الصحة النفسية لابد من التوازن بين الأخذ والعطاء التطوعى والعمل التطوعى يجعل الصحة النفسية سوية ويمنع الشعور بالعدوانية والحقد.

والإنسان العطاء يبنى نفسه سيكولوچيا ولكنه يكون محتاج لرؤية ثمرة إعطائه المستمر لدفعه للعطاء الأكثر.

وأشارت د/ معزوزة عن ضرورة نشر.. "صناعة التطوع" لأن الحياة فى حد ذاتها صناعة، فأعطى نفسك تدريب على أى موقف فى حياتك بإعطاء فكرة بناءة وفكرة محيطة وإختار نوع الفكرة بنفسك فى نفس الوقت لبناء سيكولوچيتك. ولابد للإنسان أن يتذكر دوماً بأنه نقطة على كوكب الأرض قادر على المشاركة والبناء.

★ أ/ نادية ميقاتى .. عضو مجلس إدارة جمعية تنمية مهارات الشباب.

وقد ركزت فى حديثها على ضرورة إهتمام الآباء وخاصة فى هذا العصر الحرج الملئ بتداخل المبادئ الغربية مع الشرقية بغرس القيم والأخلاق الحميدة وحب الخير والتطوع ومساعدة الغير وكل منا قادر على شيء لابد أن يفعله دون تفكير وهذا هدف الجمعية والتى تسعى فى مساعدة الشباب لخلق فرص عمل بالعزيمة والإرادة.

وفى النهاية إختتم المهرجان بتكريم العديد من المتطوعين بتقديم شهادات تقدير لهم مع حفل كورال لفرقة موسيقى مركز سوزان مبارك.

سانت كاترين ..
وإزدهار غير مسبوق رغم مرور العصور

بقلم/ ولاء حمزة

❖ رئيس دير سانت كاترين : نعيش الآن فى طفرة سياحية ❖ مؤتمر دولى فى سيناء لإحياء ذكرى صاحبة الدير والإلتزام بالعهدة المحمدية

❖ إقبالاً غير مسبوقاً من اليونان وقبرص خلال الشهور الثلاث الأخيرة

إن دير سانت كاترين من الأماكن المقدسة التى لها منزلة خاصة حيث إستمرت فيه الحياة الروحية زهاء أربعة عشر قرناً دون انقطاع. وقد أقيم فى وسط شبه جزيرة سيناء منذ القرن السادس محافظاً على طابعه الخاص منذ عهد الإمبراطور يوستنيانوس (٥٢٧ - ٥٦٥م). وقد وضع الرسول (عليه أفضل الصلاة والسلام) والخلفاء العرب والسلاطنة الأتراك ونابليون هذا الدير تحت حمايتهم ورعايتهم وحافظوا عليه من الغزوات وهكذا لم تلحق به أضرار طيلة تاريخه الطويل وحوفظ عليه كمكان مقدس على مر الدهور وكل العصور.

إقبال غير مسبوق لسانت كاترين:

أكد «ذميانوس» رئيس دير سانت كاترين ومطران سيناء للروم الأرثوذكس أن الفترة الأخيرة شهدت إقبالاً كبيراً من المصلين لدير سانت كاترين حيث زادت وفود المصلين خلال شهر أكتوبر هذا فضلاً عن وجود حجز لأعداد كبيرة من الوفود القادمة من اليونان وقبرص خلال شهرى نوفمبر وديسمبر وكان ذلك لمشاهدة الآثار وإقامة الصلوات فى هذا المكان المقدس.

كما أن هناك مؤتمر دولى تم إنعقاده فى السابع من ديسمبر الماضى فى دير سانت كاترين وسيناء وحضره السفراء وأعضاء السلك الدبلوماسى لليونان وقبرص وأيضاً بعض المفكرين والشخصيات البارزة وذلك لإحياء ذكرى إستشهاد صاحبة الدير والإلتزام «بالعهدة المحمدية» التى تم توقيعها بين رؤساء الدير والرسول الكريم والتى نصت على توفير الأمن والأمان للراهبات ورجال الدين ولجميع المقدسات الدينية وعدم التعرض لها حيث أن فى هذا المكان أيضاً كلم الله موسى عليه السلام.

دير سانت كاترين

شبه جزيرة سيناء من أهم مفارق الطرق فى العالم

إن صحراء سيناء هى نقطة إلتقاء قارتيز وخط فاصل بين بحرين وكثيراً ما كانت توصف هذه الصحراء التى تقدر مساحتها بأربعة وعشرين ألف ميل بأنها أرض قاحلة لا تصلح لشىء وما هى إلا باب لأفريقيا وآسيا وجسر بين البحر الأبيض والبحر الأحمر .. ولكن هذه الصحراء - منذ البدء - وهى من أهم مفارق الطرق فى العالم فقد شق فراعنة مصر فى القرن ١٦ ق.م. طريق بإتجاه غرب سيناء وبئر السبع والقدس وشقوا طريقاً آخر ساحلى وطويل يربط وادى النيل ببلاد ما بين النهرين على شاطئ البحر المتوسط ولكن الرومان إستعملوا طريقاً آخر كان يشق شبه جزيرة سيناء من الشرق إلى الغرب وقد سميت فيما بعد «درب الحج» حيث كانت تستعمل طريقاً للحجاج الذاهبين من مصر إلى مكة المكرمة.

ومع ذلك فإن سيناء ليست بصحراء ذات وتيرة واحدة إذ أن القسم الشمالى منها الممتد من العريش حتى قناة السويس يشكل مساحات رملية واسعة إجتازتها فى الماضى ولعدة مرات جيوش عظيمة فمنها مرت جيوش الفراعنة ومن الجهة الأخرى غزا الهكسوس والآشوريون والفارسيون واليونانيون والعرب والأتراك سهل النيل الخصبة.

أما القسم الجنوبى منها والواقع داخل المثلث من أهم جبالها الشديدة الإنحدار: جبل سيناء وجبل القديسة كاترينا وجبل القديسة استيمى وجبل سربال وأم سومار وقد مر من هذه المنطقة شعب إسرائيل قبل خمسة وثلاثين قرناً.

المتوحدون الأولون فى سيناء

لقد جلب الشوق إلى سيناء كثيرين من المسيحيين الأولين الذين كانوا يتمنون ويرغبون فى أن يكونوا قريبين من الله وبعيدين عن روما مقر عبادة الأصنام طالبين الهدوء والسكون والعزلة والقداسة ولقد قاسى المتوحدون الأولون كثيراً من الحرمان فقد كانت الطبيعة أكبر عدو للإنسان فسقط الكثيرون ضحية للصوص والغزاة.

وقد طلب متوحدو سيناء من والدة القديس قسطنطين الإمبراطور هيلانة القديسة أن تحميهم وبالفعل شادت لهم فى سنة ٣٣٠م كنيسة صغيرة كما أقامت برجاً كملجأ للمتوحدين. ويذكر حجاج أواخر القرن الرابع أنه كانت توجد طائفة من المتوحدين مزدهرة وذات قيمة فى سيناء.

سانت كاترين منذ حماية الأباطرة البيزنطيين حتى إحتلال نابليون لمصر

الدير تحت حماية الأباطرة البيزنطيين:

لقد إبتدأت فترة جديدة للحياة التوحدية فى سيناء فى القرن السادس بعد الميلاد عندما أمر الإمبراطور يوستينيانوس (٥٢٧ - ٥٦٥م) ببناء حصن عظيم ومنيع يحيط بأبنية القديسة هيلانة وبعد موت يوستنيانوس وتشييد الكنيسة بعشرات السنين وفى أواخر القرن السادس أضاف آباء الدير عملاً فنياً شهيراً بأن وضعوا فسيفساء تجلى يسوع المسيح وفى نهاية هذه الفترة أنعم الله على هذا الدير بهدية جديرة ذات قيمة قصوى ألا وهى رفات القديسة كاترينا التى كانت على الجبل المدعو بإسمها.

مستند نابليون التأمينى

الدير والعهدة المحمدية:

أرسل آباء الدير وفداً إلى المدينة سنة ٦٢٥م حسبما يروى لكى يطلبوا من الرسول (عليه الصلاة والسلام) حماية مدنية الأمر الذى وافق عليه بالطبع وأعلن بموجبها أنه يتوجب على المسلمين حماية الموحدين والدفاع عنهم مقابل ضرائب يدفعونها وتعرض اليوم نسخة هذه العهدة فى معرض الأيقونات والرسوم بالدير.

الدير فى عهد الصليبيين:

كان ظهور الصليبيين فى سيناء (١٠٩٩ - ١٢٧٠م) فترة نيرة للدير حيث أصبح معروفاً وتعهدت بحمايته وإمداده المادى عند الحاجة.

الدير فى عهد العثمانيون:

بعد أن مر الدير فى فترة عصيبة من حكم المماليك إحتل السلطان سليم الأول سنة ١٥١٧م مصر وسيناء وكان حامياً جديداً للدير وقد إتبعه ملوك أوروبا المسيحيون مقدمين مبالغ مالية ومشتركين فى الحفاظ على أملاكه وقد إمتد نشاط الدير الحضارى والتعليمى خارج شبه جزيرة سيناء فى القرن ١٧ إلى أن وصل إلى اليونان التى كان يحتلها الأتراك آنذاك.

عمده محمد

الدير ومستند نابليون التأمينى:

عندما إحتل نابليون مصر (١٧٩٧ - ١٨٠٤م) تعهد بحماية الدير ومنحه «مستنداً تأمينياً» معروض الآن فى معرض الأيقونات والرسوم وأخذ على نفسه ببناء السور الشمالى للدير الذى كان قد سقط سنة ١٧٩٨م بعد سقوط مصر كان أشبه بالشلالات.

- وفى الفترة الواقعة بين النصف الثانى من القرن ١٩ وأوائل القرن ٢٠ لم تكن لصالح الدير ومع ذلك فقد إستطاع أن يحافظ على نشاطه الروحى والإنسانى وفى سنة ١٩٦٦م إحتفل هذا الدير بعيد الألف وأربعمائة سنة على تأسيسه بحضور ممثلى الكنائس الأرثوذكسية وقسطنين ملك اليونان.

أمن وسلام فى عصر مبارك

أكد الأنبا «ذميانوس» رئيس الدير أن الحكومة المصرية برئاسة الرئيس مبارك لا تدخر أية خدمات فى جميع المجالات فى سبيل المحافظة ورعاية هذه الأماكن المقدسة كما أشاد بمحافظ جنوب سيناء اللواء مصطفى عفيفى للجهود المبذولة من قبل المحافظة ورعايتها للمكان والحرص على العمل من أجل إجتذاب السياح إليه وكذلك رجال الأمن ومدير الأمن بالمحافظة لما يوفرونه من أمن وسلام لهذه المنطقة المقدسة.

أعلى نسبة سياحة لتراث سانت كاترين

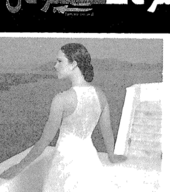
يعتبر دير سانت كاترين من أعظم المعالم السياحية الدينية فى مصر وهناك الكثير من التراث التى على أثرها إرتفعت نسبة الوافدين لزيارتها فالدير يمتلك مكتبة ثمينة ذات شهرة عالمية تجمع العديد

- من المخطوطات النادرة من أهمها المخطوط المعروف بإسم «توراة سيناء» الذى يرجع إلى القرن ٤ م.

ومن أهم المقتنيات: العهدة المحمدية ومرسوم حماية يرجع إلى عهد نابليون بونابرت عندما إحتل مصر وأيضاً قطع أثرية من النسيج والمعادن كانت مستخدمة فى الدير هذا بخلاف الأيقونات البيزنطية.

فالدير يزخر بثروة فنية وتاريخية ودينية هائلة وفريدة من نوعها تستحق منا حقاً أن نقبل على زيارتها لنستمتع بروعة وعظمة هذا المكان المقدس.





إستعدادات خاصة للإحتفال بعيد الكريسماس

تبدأ إستعدادات العالم للإحتفال بعيد الكريسماس فى أواخر شهر نوفمبر من كل عام حيث أرتدى هذا الرجل الألمانى زى بابا نويل وركب دراجته متوجهاً إلى مكتب البريد بقريته هيلبورت حيث تقدم مكاتب البريد فى هذا الوقت من العام وحتى ليلة رأس السنة خدمة خاصة للأطفال لكى يرسلوا عن طريق هذه المكاتب خطاباتهم وأمنياتهم إلى بابا نويل من كل أنحاء العالم وقد تلقت مكاتب البريد فى رأس السنة خلال العام الماضى أكثر من مائتى ألف خطاب من أطفال أرسلوا أمنيات العام الجديد إلى "سانتاكلوز" وبالفعل تلقوا ردوداً على خطاباتهم من رجال يؤدون هذا الدور كل عام.

من الاخبار الرياضية :

أعلن منظمو كأس العالم بألمانيا لعام ٢٠٠٦م وهم "بيليه" و"فرانك بيكنباور" من أشهر لاعبى كرة القدم فى العالم عن الشعارات التى تمثل كأس العالم وتعبر إحدى الرموز عن أسد أطلقوا عليه "جاليو ٦" وأيضاً على شكل كرة قدم وذلك خلال مؤتمر صحفى فى شرق مدينة ليبزج الألمانية.

حكمة العدد:

عزيزى القارئ
من السهل أن تزرع الحب فى الأرض ولكن من الصعب أن تتحكم فى مرارته أو حلاوته.

مستحضرات تجميل من العصر الرومانى:

إكتشف علماء بريطانيون مستحضر تجميل من العصر الرومانى قد ينافس أرقى مستحضرات التجميل العصرية الآن. عثر العلماء على علبة قصدير تعود إلى منتصف القرن ٢م وتحتوى على كريم أبيض يعتقدون أنه نوع من كريم الأساس.

إبتسامات خفيفة:

- قال الأول لصديقه : إنها طريقة مدهشة تلك التى تخرج بها الكتاكيت من البيض!!
أجاب الثانى: المدهش حقاً كيف إستطاعت أن تدخل ؟!!!
- قال الطبيب للمريض بعد أن كشف عليه : عندك فقر دم.
قال المريض : وهل وصل الفقر إلى دمى أيضاً.

من طرائف الأبحاث:

سعادتك فى طولك ونحافتك !!!

قام باحثون فى جامعة "ديكن" الأسترالية بدراسة جاءت نتائجها فى منتهى الغرابة والدهشة ومثيرة للجدل أيضاً حيث توصلت الدراسة أن طول الإنسان قد يكون سبباً فى إحساسه بشئ من الرضا والسعادة وكذلك لاحظ الباحثون أن الأشخاص المصابين بقليل من البدانة أكثر رضا عن أنفسهم مقارنة بزملائهم المصابين ببدانة مفرطة ..

صدق أو لا تصدق:

الحيوانات تقوم بعمليات تجميل !!!

قام طبيب برازيلى يدعى "إدجار بريتو" بإفتتاح مركزاً لتجميل الحيوانات الأليفة ويقول بريتو : **"لماذا يحق للبشر إصلاح ما أفسده الدهر أو العيوب الجمالية التى تزعجهم بينما يضطر الحيوان إلى المعاناة منها"** حيث أن هذا المركز يقوم بإجراء شتى العمليات الجراحية مثل : إخفاء تجاعيد الوجه وإصلاح ذيل الكلاب .

تحذير هام للمرأة:

المخ الصغير فى الجسم البدين !!!

يبدو أن قائمة الأمراض الطويلة التى تسببها السمنة لن تنتهى فقد أظهرت دراسة علمية مؤخراً أن السمنة تؤدى لضمور خلايا المخ لدى السيدات !! وتعنى الدراسة أنه كلما كبر حجم المرأة صغر مخها. ويضيف الباحثون أن الوزن القليل أو من يعانون من النحافة لا يصابون بضمور فى أنسجة المخ فى حين يصاب بها أصحاب الوزن الثقيل.

من أجمل ما قالوا:

* ليس فى العالم وسادة أنعم من حضن الأم. "شكسبير"
* الصادقون فى عواطفهم لا يبالون بالمظاهر. "عباس محمود العقاد"

نباتات الزينة تبعث البهجة فى البيئة:

يقول علماء النفس أن نباتات الزينة التى قد لا يهتم بها البعض تلعب دوراً كبيراً فى ضبط الحالة النفسية للإنسان نظراً لجمالها وجمال أشكالها وألوانها وروائحها التى تبعث البهجة فى النفس . كما أن نباتات الزينة تحافظ على البيئة حيث تمتص غاز ثانى أكسيد الكربون السام بالنسبة للإنسان خلال عملية البناء الضوئى للنبات.

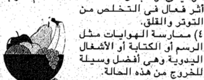
دنيا المرأة

أهم خطوات لتحسين المزاج

إن تحسين المزاج ينعكس إيجابياً على الأداء الذهنى ويحفز نشاط المواد الكيماوية الموجودة فى المخ والمرتبطة بتحسين المزاج والشعور.
وإحدى الطرق لتحسين المزاج:
١) التحدث مع الأصدقاء يحسن الحالة المزاجية.
٢) إحرصى على تناول الموز فهو غنى بالمواد الكربوهيدراتية التى تحدث تحسناً فى المزاج يستمر لأكثر من ساعتين.
٣) التركيز على الجوانب المشرقة فى الحياة وعدم التفكير فى الأحداث الحزينة ومشاركة الأسرة مشاهدة فيلم كوميدى أو تبادل القفشات له أثر فعال فى التخلص من التوتر والقلق.
٤) ممارسة الهوايات مثل الرسم أو الكتابة أو الأشغال اليدوية وهى أفضل وسيلة للخروج من هذه الحالة.

شرب الماء بعد القهوة ضرورى (فوائد القهوة)

* شرب القهوة قبل الإفطار أو الغذاء بنحو نصف ساعة يعمل على تنشيط الجهاز العصبى المركزى خاصة مركز الشبع الموجود فى المخ مما يعطى إحساساً سريعاً بالشبع ويمنع الرغبة من تناول الحلويات كما يمنع الإحساس بالإجهاد وتعتبر القهوة مسبب لتخلص الجسم من الماء الزائد المختزن به ويجب على من يتناول القهوة أن يحرص على شرب كميات كبيرة من الماء لمنع جفاف الجلد الذى تسببه القهوة ولمنع تكوين حصوات الكلى وينصح بشرب الماء قبل الأكل وليس وسطه أو بعده مباشرة.
* تساعد القهوة على تكسير الخلايا الدهنية ودفع الدهون الثلاثية للدورة الدموية ليقوم الجسم بإستهلاكها أثناء ممارسة الرياضة أو المشى.
* تساعد القهوة على زيادة إفراز الإنزيمات الهاضمة مما يسهل عملية الإخراج والحرص على عدم شرب القهوة بعد الساعة السادسة مساءً للإستيقاظ والنوم.
* إن شرب القهوة بإعتدال مفيد لمرضى السمنة بصفة خاصة مع ضرورة إستشارة الطبيب المعالج لمن يعانى من بعض الأمراض خاصة إرتفاع ضغط الدم والقلب.



نصائح ذهبية

* **الفول يحميك من السرطان**

طبق الفول مع الزيت الحار أو زيت الزيتون فهو مصدر مهم للمواد الكربوهيدراتية والبروتينات والمعادن والفيتامينات كما يساعد على خفض الكوليسترول ويفيد فى حالة ضغط الدم المرتفع، كما كشفت الأبحاث الأخيرة إحتواء الفول على مواد مضادة للسرطان.

* **إحتفظ بمناعة جسمك .. بالزبادى**

الزبادى غذاء مشبع له فوائد غذائية وصحية عديدة فهو غنى بالبروتينات والدهنيات والفيتامينات والمعادن، كما يساعد فى الوقاية من الأمراض لأنه يكسب الجسم المناعة ضد البكتريا والفيروسات والسرطان. كما يحتوى الزبادى على بكتريا اللبن وهى ميكروبات نافعة تعيش فى الأمعاء وتشكل درعاً واقياً ضد الميكروبات الضارة التى تغزو الجهاز الهضمى.

* **جددى شبابك بالمشمش**

إن المشمش غنى بفيتامينى أ، ب والحديد وهى عناصر موجودة أيضاً فى المشمش غير المجفف الذى يتميز بإحتوائه على نسب عالية من فيتامين سى
تساعد ثمرة المشمش فى مقاومة الميكروبات وتقوية الأغذية المخاطية.
- زيت المشمش مصدر غنى لفيتامين هـ ويستخدم أيضاً فى تليين الجلد ومنع تكوين خطوط على الجلد فى مرحلة الشيخوخة.

* **الزبيب ... علاج للضغط**

يقى العنب والزبيب من أمراض القلب مما يساعد بالتالى فى علاج الضغط كما يخلص الجسم من السموم ويفيد فى علاج الروماتيزم وأمراض الكبد والمرارة، وفى مقاومة الميكروبات والفيروسات.

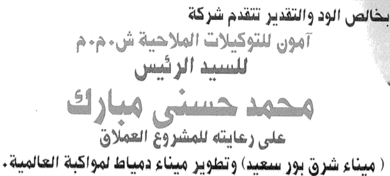
تهنئة من القلب

شركة آمون للتوكيلات الملاحية

رائدة ربط الشحنات والبواخر

المصداقية فى المراجعة
والجدية فى الأداء





بخالص الود والتقدير تتقدم شركة

آمون للتوكيلات الملاحية ش.م.م

للسيد الرئيس

محمد حسنى مبارك

على رعايته للمشروع العملاق

(ميناء شرق بور سعيد) وتطوير ميناء دمياط لمواكبة العالمية.



المحاسب/ وجيه محمود سامى
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

ويسعد الشركة تقديم خدماتها فى مجال مراجعة الانشطة التكميلية لشركات تداول الحاويات بميناء شرق بور سعيد وكافة الموانى المصرية متمثلة فى عمليات فك وتثبيت الحاويات (اللاش - التويست لوك) وفحص ومعاينة ومراجعة الحاويات الصادرة والواردة وكذا أوزان الحاويات وعدها وحصرها وإصدار التقارير اليومية التى تحوى جميع البيانات المختلفة للحاويات للتأكد من وجود وإثبات أرقام السيل الملاحى ومراجعة العواريات التى قد تنجم عن عمليات الشحن والتفريغ وكتابة التقارير الفنية والأولية الأمر الذى سوف يؤدى إلى:



فريق شركة آمون لمراجعة أعمال شركات تداول الحاويات

١ - تميز محطات تداول الحاويات بالموانى المصرية بحسن أداء الخدمة بأسرع وقت وأقل جهد.
٢ - وجود جهة حيادية بين أصحاب الشأن ومحطات الحاويات يعطى المصداقية المطلوبة والثقة فى التعامل.
٣ - حماية محطات تداول الحاويات من التعرض لسداد أى غرامات أو تعويضات باهظة لأصحاب الشأن فى حالة حدوث مخالفات.
٤ - مجابهة البطالة بإتاحة فرص عمل حقيقية لشباب مصر بكافة الموانى المصرية.

فضلاً عن أن الشركة تمارس نشاطها الرئيسى فى المجالات الآتية:

- أعمال الوكالة عن ملاك ومجهزى السفن.
- أعمال التخليص الجمركى (وارد / صادر / ترانزيت).
- القيام بأعمال التخزين.
- تسويق وحجز الفراغات لشحن البضائع والإشراف على عمليات الشحن.
- الإشراف على أعمال التفريغ وتداول الرسائل الواردة.
- نقل الرسائل من الباب إلى الباب.
- أعمال النقل متعدد الوسائط
- إستئجار البواخر بمشارطات إيجار زمنية.

BVQI
ISO 9002

إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى - وزارة الإستثمار

المركز الرئيسى ٧١ طريق الحرية لأسكندرية (ت ٠٣/٣٩٣١٤٧٠-٣٩٢٨٠٩١ - فاكس:٠٣/٣٩١٥٦٥٠)

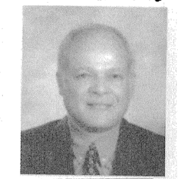
سياحة وفنادق



فى إطار بطولة دورى أبطال العرب لكرة القدم التقى فريق الزمالك مع فريق المولودية الجزائرى بإستاد الكلية الحربية حيث كان مقر الفريق الجزائرى طوال فترة إقامتهم فى القاهرة بفندق مريديان هليوبوليس والجدير بالذكر لقد أشاد الفريق بحسن الضيافة المصرية والخدمات المتخصصة لراحة الفريق التى أصبحت السمة المميزة لفندق مريديان هليوبوليس. **وكان فى ترحيب الفريق فى الصورة التذكارية:** ممدوح فرج نائب مدير عام الفندق، نهال زمزم مديرة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة، سارة سرحان منسقة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة، د/ محمد مسعودى رئيس نادى المولودية الجزائرى، كابتن الفريق/ عبد الرحمن مهداوى والفريق.

تهنئة

تهنئ أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

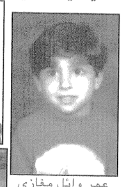


الربان / محمد ماهر محمود مرسى المحاضر بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على حصوله على درجة الماجيستير فى الرسالة التى تقدم بها عن مشكلات تطبيق مذكرة تفاهم رقابة دول البحر المتوسط على الموانئ فى جمهورية مصر العربية

عيد ميلاد سعيد

هانزاده جمعة

سمر جمعة



دنيا أشرف محمد

عمر وائل مغازى





مصطفى يحيى
وإسراء يحيى

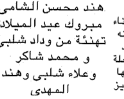
ملك أحمد

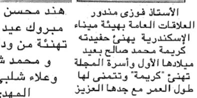
فاطمة الزهراء سامح

محمد جمال

يوسف رمضان







هند محسن الشامى
مبروك عيد الميلاد
تهنئة من وداد شلبى
و محمد شاكر
وعلاء شلبى وهند المهدى

الأستاذ فوزى مندور العلاقات العامة بهيئة ميناء الإسكندرية يهنئ حفيدته كريمة محمد صالح بعيد ميلادها الأول وأسرة المجلة تهنئ "كريمة" وتتمنى لها طول العمر مع جدها العزيز

هاشم رمضان

مجتمع إنترناشيونال

محمد شاكر وحرمه وداد شلبى
يتقدمان بخالص الشكر إلى نابغة الطب وأستاذ إدارة المستشفيات
الأستاذ الدكتور عمر الفاروق الغيطانى
مدير عام مستشفى جمال عبد الناصر للتأمين الصحى
والعالم الجليل الأستاذ مجدى السيد
أستاذ العظام ورئيس القسم
وأساتذة القسم
والأستاذه فايزة شعوط
مدير مكتب مدير عام المستشفى ومعاونيها
شاكرين لهم كريم إهتمامهم بكل المواطنين



أسرة المجلة تهنئ المهندس أيمن طلبة والآنسة مديحة توحيد الفولى بالخطوبة المباركة وألف مبروك للعروسين وأسرتيهما